# National Transportation Agency of Canada

# 1991-92 Estimates

# Part III

**Expenditure Plan**

**The Estimates Documents**

The Estimates of the Government of Canada are structured in three Parts. Beginning with an overview of total government spending in Part I, the documents become increasingly more specific. Part II outlines spending according to departments, agencies and programs and contains the proposed wording of the conditions governing spending which Parliament will be asked to approve. The Part III documents provide additional detail on each department and its programs primarily in terms of the results expected for the money spent.

Instructions for obtaining each volume can be found on the order form enclosed with Part II.

© Minister of Supply and Services Canada 1991

Available in Canada through

Associated Bookstores
and other booksellers

or by mail from

Canada Communication Group — Publishing
Ottawa, Canada K1A 0S9

Catalogue No. BT31-2/1992-III-69
ISBN 0-660-56336-3

# 1991-92 Estimates

## Part III

## National Transportation Agency of Canada

91-03463/

## Preface

This Expenditure Plan is designed to be used as a reference document, and as such contains several levels of detail to respond to the various needs of its audience.

This Plan is divided into three sections. Section I presents an overview of the National Transportation Agency of Canada Program including a description, information on its background and objectives, its planning perspective and current plans. For those interested in more detail, Section II identifies, for each activity, the expected results and other key performance information that form the basis for the resources requested. Section III provides further information costs and resources as well as special analyses that the reader may require to understand the Program more fully.

Section I is preceded by details of Spending Authorities from Part II of the Estimates and Volume II of the Public Accounts. This is to provide continuity with other Estimates documents and to help in assessing the Program's financial performance over the past year.

This document is designed to permit easy access to specific information that the reader may require. The table of contents provides a detailed guide to the contents of each section and a financial summary in Section I provides cross-references to the more detailed information found in Section II. In addition, references are made throughout the document to allow the reader to find more information on items of particular interest.

# Table of Contents


**Spending Authorities**

A. Authorities for 1991-92 - Part II of the Estimates 4
B. Use of 1989-90 Authorities - Volume II of the Public Accounts 5

**Section I**
**Program Overview**

A. Plans for 1991-92
1. Highlights 6
2. Summary of Financial Requirements 6

B. Recent Performance
1. Highlights for the Year in Progress and the Past Year 7
2. Review of Financial Performance 8

C. Background
1. Introduction 9
2. Legal Mandate 9
3. Program Objective 9
4. Program Organization for Delivery 9

D. Planning Perspective
1. External Factors Influencing the Program 12
2. Update on Previously Reported Initiatives 13
3. Ongoing Initiatives 13
4. Completed Initiatives 13

E. Program Effectiveness 13

**Section II**
**Analysis by Activity**

A. Transportation Subsidies 17
B. Market Entry and Analysis 23
C. Dispute Resolution 29
D. Management and Administration 37

**Section III**
**Supplementary Information**

A. Profile of Program resources - National Transportation Agency
1. Financial Requirements by Object 39
2. Personnel Requirements 39
3. Transfer Payments 41
4. Net Cost of Program 44

B. Other Information
1. Federal Statutes either Administered by the NTA or which Confer a Duty or a Function on the NTA 44
2. Documents Approved by the Privy Council Office 45

C. Topical Index 46

# Spending Authorities

## A. Authorities for 1991-92 - Part II of the Estimates

### Financial Requirements by Authority

| Vote (thousands of dollars) | | 1991-92 Main Estimates | 1990-91 Main Estimates |
|---|---|---|---|
| **National Transportation Agency** | | | |
| 60 | Program expenditures | 32,615 | 31,649 |
| 75 | Contributions | – | 14,178 |
| (S) | Payments to railway companies under the Western Grain Transportation Act | 725,500 | 633,200 |
| (S) | Payments to railway and transportation companies under the Railway Act | 7,200 | 7,000 |
| (S) | Payments to railway companies under the National Transportation Act, 1987 | 26,450 | 28,760 |
| (S) | Payments to railway, marine and trucking companies under the Atlantic Region Freight Assistance Act | 92,182 | 85,451 |
| (S) | Payments to the railway companies under the Maritime Freight Rates Act | 9,746 | – |
| (S) | Contributions to employee benefit plans | 3,970 | 3,791 |
| | **Total Agency** | 897,663 | 804,029 |

### Votes - Wording and Amounts

| Vote (dollars) | | 1991-92 Main Estimates |
|---|---|---|
| **National Transportation Agency** | | |
| 60 | National Transportation Agency - Program expenditures | 32,615,000 |

**Program by Activities**

| (thousands of dollars) | 1991-92 Main Estimates | | | | | 1990-91 Main Estimates |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Authorized person-years* | Budgetary | | | | |
| | | Operating | Capital | Transfer Payments | Total | |
| Transportation Subsidies | 109 | 7,689 | 94 | 861,078 | 868,861 | 776,215 |
| Market Entry and Analysis | 94 | 6,612 | 174 | – | 6,786 | 6,349 |
| Dispute Resolution | 104 | 7,398 | 103 | – | 7,501 | 7,147 |
| Management and Administration | 184 | 14,116 | 399 | – | 14,515 | 14,318 |
| | 491 | 35,815 | 770 | 861,078 | 897,663 | 804,029 |
| 1990-91 Authorized person-years | 491 | | | | | |

* See Figures 34 & 35, pages 39 and 40, for additional information on person-years.

## B. Use of 1989-90 Authorities - Volume II of the Public Accounts

| Vote (dollars) | | Main Estimates | Total Available for Use | Actual Use |
|---|---|---|---|---|
| **National Transportation Agency** | | | | |
| 70 | Operating expenditures | 33,023,000 | 33,889,297 | **33,504,434** |
| 75 | Contributions | 13,633,000 | 13,433,001 | **10,958,180** |
| (S) | Payments to railway companies under the Western Grain Transportation Act | 472,148,000 | 568,754,615 | **568,754,615** |
| (S) | Payments to railway and transportation companies under the Railway Act | 62,964,000 | 32,207,332 | **32,207,332** |
| (S) | Payments to railway companies under the National Transportation Act, 1987 | 17,502,000 | 18,287,700 | **18,287,700** |
| (S) | Payments to railway, marine and trucking companies under the Atlantic Region Freight Assistance Act | 82,164,000 | 86,481,452 | **86,481,452** |
| (S) | Contributions to employee benefit plans | 3,967,000 | 3,967,000 | **3,967,000** |
| | **Total Program - Budgetary** | 685,401,000 | 757,020,397 | **754,160,713** |

# Section I
# Program Overview

## A. Plans for 1991-92

### 1. Highlights

Highlights of the program in 1991-92 will include:

- The publication of the Agency's third annual review of the operation of the National Transportation Act, 1987 (NTA, 1987), and any other Act pertaining to the economic regulation of transportation (see pages 13, 27 and 28).

- Continuation of the work with respect to Regulations on the terms and conditions applicable to the domestic air carriage of persons with disabilities (see pages 35 and 36).

- Development of a consumer protection program and review of pertinent regulations to ensure that the advance payments of proposed users of international charter air services are adequately protected both at the tour operator and air carrier level, and to ensure that funds exist so that stranded passengers can be returned to Canada and that refunds or alternative travel arrangements are provided for other ticket holders when an airline experiences financial failure (see page 25).

- Participation in the bilateral negotiations with the United States of America with regards to the "Open Skies Policy" and its potential impact on the administration of an agreement (see pages 12 and 26).

- Reports to the Minister on railways 1990 actual investment, 1991-92 general investment plans and 1989 maintenance expenditures as it relates to the Agency's jurisdiction under the Western Grain Transportation Act (see page 20).

### 2. Summary of Financial Requirements

**Figure 1: Financial Requirements by Activity**

| (thousands of dollars) | Estimates 1991-92 | Forecast 1990-91 | Change |
|---|---|---|---|
| Transportation Subsidies | 868,861 | 803,655 | 65,206 |
| Market Entry & Analysis | 6,786 | 7,088 | (302) |
| Dispute Resolution | 7,501 | 7,163 | 338 |
| Management & Administration | 14,515 | 14,235 | 280 |
| | 897,663 | 832,141 | 65,522 |
| Person-years * Controlled by TB | 491 | 491 | – |
| Other | 12 | 10 | 2 |
| | 503 | 501 | 2 |

* See Figures 34 & 35, pages 39 and 40, for additional information on person-years

**Explanation of Change**. The financial requirements for 1991-92 are $65.5 million or 7.9% higher than the 1990-91 forecast expenditures. This increase is due primarily to:

| | |
|---|---|
| • an increase in payments under the Western Grain Transportation Act | 80.3 million |
| • a decrease in payments under the Railway Act | (14.5 million) |

**Explanation of 1990-91 Forecast:** The 1990-91 forecast is $28.1 million or 3.5% higher than the 1990-91 Main Estimates of $804.0 million (see Spending Authorities, page 4). The difference of $28.1 million reflects the following major items:

| | |
|---|---|
| • an increase in payments under the Railway Act | 14.6 million |
| • an increase in forecasted payments under the Western Grain Transportation Act | 12.0 million |
| • an increase in payments under the National Transportation Act, 1987 | 1.2 million |
| • workload increases and price adjustments | 0.6 million |

## B. Recent Performance

### 1. Highlights for the Year in Progress and the Past Year

Key accomplishments of the National Transportation Agency Program for 1989-90 and the first part of 1990-91 include:

- The Agency's second annual review of the operation of the National Transportation Act, 1987 (NTA, 1987) and other legislation pertaining to the economic regulation of transportation was tabled by the Minister in June 1990 (see pages 13, 27 and 28).
- The Agency's Annual report was distributed to some 3,000 persons while the 1989 Annual Review report was distributed to over 5,000 parties.
- The conduct of the quadrennial costing review as required under section 38 of the Western Grain Transportation Act resulted in a report on the Agency's findings to the Minister of Transport on March 30, 1990 (see page 21).
- Staff report sent to Transport Canada for policy formulation purposes on May 22, 1990 confirming a bias in the WGTA annual rate scale favoring West Coast ports (see page 20).
- The transfer of the Railway/Pipeline Accident Investigation function to the Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board in March 1990.
- There were 8 public hearings held in 1989-90 and 6 are forecasted for 1990-91, affording the public the opportunity to express their views on specific cases before the Agency.
- The Agency is conducting a major inquiry into the transportation services of disabled persons with respect to the policy of Canadian air carriers of accepting passengers with disabilities (see page 35).

- The development of "Guidelines on Apportionnment of Costs of Grade Separation" (see page 32).

- There were 17 regulations or other documents approved by the Privy Council Office (PCO) (see page 45).

- Establishment of an insurance compliance monitoring program with respect to the liability insurance requirements and concurrent review of the pertinent provisions of the Air Transportation Reguiations (see page 25).

## 2. Review of Financial Performance

**Figure 2: 1989-90 Financial Performance**

| (thousands of dollars) | 1989-90 | | |
|---|---|---|---|
| | Actual | Main Estimates | Change |
| Transportation Subsidies | 724,015* | 656,091 | 67,924 |
| Market Entry & Analysis | 6,560 | 6,302 | 258 |
| Dispute Resolution | 7,231 | 8,011 | (780) |
| Railway/Pipeline Accident Investigations | 2,453 | 2,400 | 53 |
| Management & Administration | 13,902* | 12,597 | 1,305 |
| | 754,161 | 685,401 | 68,760 |
| Person-Years: Controlled by TB | 533 | 527 | 6 |
| Other | 10 | 12 | (2) |
| | 543 | 539 | 4 |

* Actuals reflected differ from the Public Accounts due to an administrative error in distributing the cost between the activities Transportation Subsidies and Management and Administration.

**Explanation of Change:** Actual financial requirements were approximately $68.8 million or 10.0% higher than the Main Estimates. This was primarily due to:

- an increase in payments under the Western Grain Transportation Act — 96.6 million
- a decrease in payments under the Railway Act — (30.8 million)
- an increase in payments under the Atlantic Region Freight Assistance Act — 4.3 million
- a decrease in payments under the Maritime Freight Rates Act — (2.6 million)
- an increase in payments under the National Transportation Act, 1987 — 0.8 million
- workload increases and price adjustments — 0.5 million

## C. Background

### 1. Introduction

The National Transportation Agency was established on January 1, 1988 by the National Transportation Act, 1987 (NTA,1987). The Agency is the federal body responsible for the economic regulation of transport industries under federal jurisdiction in Canada. The establishment of the Agency and implementation of the legislation provided the means for the federal government to introduce regulatory reforms designed to encourage more competition, reduce economic regulation and place a greater reliance on market forces within the transportation sector. In keeping with this objective, the Agency is mandated to develop and operate an effective regulatory process that is timely, open and accessible, and to adjudicate all matters before it in a competent, independent and objective manner.

### 2. Legal Mandate

Section 6 of the NTA, 1987 provides for the establishment of the National Transportation Agency. The Agency has all the powers, rights and privileges of a superior court with respect to matters within its jurisdiction, and makes regulations and issues decisions and orders regarding these matters. It performs all the functions vested in it by the NTA, 1987 and related legislation. A complete list of these statutes may be found in Section III (see pages 44 and 45).

The Agency's role in transportation is distinct from that of Transport Canada's. The Agency is responsible for the economic regulation of transportation. Transport Canada performs a policy development role in support of the Minister of Transport, has responsibilities related to the regulation of transportation safety and provides certain transportation services. The Agency also has relationships with the Grain Transportation Agency under the Western Grain Transportation Act; Agriculture Canada concerning the Western Grain Stabilization Fund and other producer support programs; External Affairs concerning bilateral air agreements; and Revenue Canada concerning the Coasting Trade Exemption Regulations.

### 3. Program Objective

To support the implementation of the national transportation policy through the economic regulation of carriers and modes of transportation that come under federal jurisdiction.

### 4. Program Organization for Delivery

**Activity Structure:** The National Transportation Agency Program consists of four activities. Three activities relate to the regulatory functions encompassed in the mandate of the Agency: the administration of federal subsidy programs, the regulation of market entry and exit, and the timely and inexpensive settlement of disputes. The fourth activity, Management and Administration, supports the overall program.

**Organization Structure:** The NTA exercises its powers through its Members, of which there is a Chairman, Vice-Chairman, seven permanent Members and up to six temporary Members, all appointed by the Governor in Council. The staff of the Agency are organized into three program branches and four administrative support branches, the heads of which all report to an Executive Director, who in turn reports to the Chairman.

The three program branches also relate to the three regulatory functions of the Agency: the Transportation Subsidies Branch, the Market Entry and Analysis Branch, and the Dispute Resolution Branch. Regulatory and administrative support to these is provided by a Legal Services Branch, the Agency's Secretariat, a Human Resources Branch and a Corporate Management and Regional Operations Branch.

The Agency headquarters are located in the National Capital Region with regional offices in Saskatoon, Moncton, Montreal, Thunder Bay and Whitehorse. The program branches provide functional direction to regional staff who deal with local issues.

Figure 3 illustrates the relationship between the Agency's activities and its organizational structure.

## Figure 3: 1991-92 Resources by Organization Activity ($000)

| Organizational Element \ Activity | Transportation Subsidies | Market Entry Analysis | Dispute Resolution | Management & Administration | Organization Total |
|---|---|---|---|---|---|
| Agency Members<br>26 P-Y | | | | 2,966<br>26 P-Y | 2,966 |
| Executive Direction<br>4 P-Y | | | | 303<br>4 P-Y | 303 |
| Transportation Subsidies<br>71 P-Y | 764,477<br>71 P-Y | | | | 764,477 |
| Market Entry and Analysis<br>89 P-Y | | 6,412<br>89 P-Y | | | 6,412 |
| Dispute Resolution<br>97 P-Y | | | 6,981<br>97 P-Y | | 6,981 |
| Legal Services<br>18 P-Y | | | | 1,454<br>18 P-Y | 1,454 |
| Secretariat<br>26 P-Y | | | | 1,580<br>26 P-Y | 1,580 |
| Human Resources<br>22 P-Y | | | | 1,308<br>22 P-Y | 1,308 |
| Corporate Management and Regional Operations<br>93 P-Y | | | | 6,416<br>93 P-Y | 6,416 |
| Western Region (Saskatoon)<br>12 P-Y | 248<br>3 P-Y | 248<br>3 P-Y | 331<br>4 P-Y | 168<br>2 P-Y | 995 |
| Atlantic Region (Moncton)<br>45 P-Y | 104,136<br>35 P-Y | 126<br>2 P-Y | 189<br>3 P-Y | 320<br>5 P-Y | 104,771 |
| Activity Total ($000) | 868,861 | 6,786 | 7,501 | 14,515 | 897,663 |
| Activity Total (P-Y) | 109 P-Y | 94 P-Y | 104 P-Y | 196 P-Y | 503 P-Y |

## D. Planning Perspective

### 1. External Factors Influencing the Program

Canada's transportation legislation was designed to promote a more dynamic and competitive transportation environment. Transportation was recognized as an essential component in enhancing Canada's competitive edge in the global economy and in promoting the economic growth of its regions. Likewise, changes in international and domestic markets that shape the country's overall economic performance inevitably impact on the transportation system. Changes in economic and competitive circumstances can have an impact on the rates, fares, tariffs and services offered by carriers, on entry and exit into the transportation market, as well as on ownership and control of the transportation sector and, subsequently, on the Agency's workload.

While the above items are the primary factors influencing the transportation industry, there are other factors that can have an impact. Some of these factors can distort the market and prevent the attainment of a more competitive transportation system, including:

- changes in the ownership structure;
- the transportation infrastructure and its ability to support changes in the industry;
- safety and environmental concerns;
- operational changes implemented by the industry which can limit opportunities for competition.

Many of these factors are being monitored by the Agency to determine the degree of impact they have on the transportation industry and the environment under which its operations must be conducted. Some of the changes could necessitate policy changes that can ultimately affect the responsibilities of the Agency. Examples of such changes are the Computer Reservations Policy reported on last year and still currently under development as well as the bilateral negotiations to take place with the United States of America on an "Open Skies Policy". Associated regulations would likely be administered by the Agency (see page 26).

There are other factors, including decisions taken or to be taken by the Government that will have a future impact on the transportation environment and program objectives:

- The government's decision as to the ways and means of conducting the comprehensive review on the functioning of the NTA,1987, as provided for in the legislation together with the outcome of such a review on the Agency's activities and programs.
- The decision of the Federal Environment Assessment Review Office with respect to those matters under the Agency's jurisdiction on which environmental assessments will have to be performed.

As illustrated, there are many factors that can have an impact on the transportation environment, and subsequently on the Agency program. Many of the Agency's functions are carried out under statutory timeframes or are time-sensitive and require immediate action. To remain responsive to shifting demands for its services while meeting statutory and other deadlines is a major and continuing challenge for the Agency. To meet this challenge, the Agency has developed and implemented various management systems and processes, and is planning to continue increasing its use of modern technology.

### 2. Update on Previously Reported Initiatives

The introduction of new technology, particularly computer-based systems, is still a top priority for increasing productivity and ensuring the Agency can meet its statutory responsibilities. Technology and the operational efficiencies it brings, are critical to the Agency since much of its work is subject to statutory deadlines. The Agency is planning to follow-up on its major computerized projects currently underway and to be pursued over the next few years in order to maintain and improve program efficiency and control (see page 38).

The Agency will not pursue its work on the implementation of the "Designated Provisions" regulations which would have permitted the assessment of a fine when a contravention of certain provisions of the Air Transportation Regulations occurs. The Agency is of the view that the NTA, 1987 should be amended to enable it to pursue the subject in a more effective manner.

### 3. Ongoing Initiatives

- Work on the Regulations governing the terms and conditions applicable to the domestic air carriage of persons with disabilities continued. One set of regulations prohibiting air carriers from charging additional fares for assistants required for functional independence or for additional seats to accommodate a disability applying to large aircraft (30 seats or more) were submitted to PCO. Also submitted, were draft regulations resulting from consultations on Accessibility Standards for Equipment to be pre-published in the spring of 1991 (see pages 21, 33 and 38).

- Work continues on the provisions in the Air Transportation Regulations respecting public liability insurance regulations (see page 25).

### 4. Completed Initiatives

- Completion of the computerization of Atlantic Region subsidy claims processing which operates on stand-alone mode since October 1, 1990 (see pages 27 and 38).

- Transfer of the Railway/Pipeline Accident Investigation activity to the Canadian Transportation Accident Investigation & Safety Board on March 29, 1990.

- The Agency completed its second annual review on the impact of the regulatory reforms on the transportation industry which was tabled by the Minister on June 15, 1990 (see Program Effectiveness, below).

## E. Program Effectiveness

The National Transportation Agency is required, as set out in Section 267 of the National Transportation Act, 1987 to review and report to the Minister for each of the years 1988 to 1991, on the effectiveness of the new transportation legislation - the National Transportation Act, 1987, Motor Vehicle Transport Act, 1987, and Shipping Conferences Exemption Act, 1987. The review must be provided to the Minister by May 31 of each year and is then tabled in the House of Commons and the Senate by the Minister within 15 sitting days. The Agency's 1989 Annual Review was tabled on June 15, 1990.

The review is fairly extensive in coverage and addresses specifically the following as required in the Act: changes in prices and levels of service offered to shippers and travellers; changes in structure, performance and employment levels in the transportation industry; the Agency's record in handling complaints, applications, etc.; effects of 'competitive line rates' on

railway companies; and abandonments of railway lines. The following is the executive summary of the second annual review.

**Executive Summary**

Transportation users continued to benefit from increased competition during year two of regulatory reform despite a weakening economy. While all modes of transportation were subject to increased competitive pressures, there were differences in nature and degree. Some faced increased competition from other modes of transportation while others felt competitive pressure from other companies within their own mode.

However, it is still too early to make definitive judgments about the impact of regulatory reform for the following reasons:

- Shippers are still learning how to take full advantage of user-oriented provisions in the new legislation; and

- Carriers are also still adjusting to the new competitive environment; and events outside the transportation system, such as the Canada-U.S. Free Trade Agreement, are creating different transportation needs for Canadian users.

**Fares - Rates**

- Data gathered by the Agency indicate that increases in transportation fares and rates were lower than inflation, with two exceptions -- business and economy class air fares and marine resupply freight rates in the Lake Athabasca system.

- In air transportation, business and economy fares increased at a higher rate than the Consumer Price Index. However, almost two out of every three passengers travelled on discount fares and enjoyed a wide range of price options.

- In rail transportation, the Agency's shipper survey and other railway data indicate that rates were held in check by competitive factors.

- In trucking, rates were generally more stable in 1989, although there was strong price competition in key transborder truckload markets.

- While marine resupply freight rates increased by three per cent in the Mackenzie River system and the Western Arctic (the same increase as 1988), the high increases in the Lake Athabasca system were a source of concern to shippers in that area.

- With the exception of the water transport sector, labour costs in transportation operations increased at a lower rate than the labour costs in the economy in general. However, carriers were generally of the opinion that price reduction initiatives have gone as far as possible.

**Services**

- The majority of users surveyed reported either consistency or improvement in services offered in 1989 compared to the previous year.

- In air, there were minor service reductions in 1989 due largely to the weakened economy. However, service levels remained higher than in 1987 and much higher than in 1983, the year prior to air regulatory reform.

- Canada's two major carriers, Air Canada and Canadian, continued to withdraw from smaller domestic markets, concentrating their services on long-haul domestic, transborder and international routes. In general, communities no longer served by major carriers now receive a greater choice of flights in aircraft that are better suited to serve lower density markets.

- Despite the failure of a number of relatively-new charter carriers, the availability of low-priced travel services was essentially unchanged.

- In rail and trucking, shippers responding to Agency surveys were generally satisfied with service in 1989.

- There were structural changes in 1989 including mergers, acquisitions, affiliations and bankruptcies. In general, these occurred with minimal disruption in services or inconvenience for users.

**Transportation Activities**

- Traffic levels were lower in 1989 than the two previous years, largely because of economic factors. Carriers worked at minimizing adverse effects by introducing cost-reduction measures. There were also a number of long-term investments announced in all modes.

- There has not been a marked increase in transborder traffic flow originating from Canada, despite implementation of the Canada-U.S. Free Trade Agreement. This is a reflection of slower growth in the United States economy and reduced competitiveness resulting from the appreciation of the Canadian dollar against U.S. currency (17.3 per cent since 1986).

**Issues**

- Transportation issues in Canada centred around infrastructure-related matters. There were questions involving congestion at Pearson International Airport and the adequacy of air traffic control systems, expansion of the national highway system, levels of highway user fees and rationalization of railway networks. These issues were typically raised in the context of their impact on competition.

**User-Carrier Relations**

- In the more competitive environment, shippers are increasingly able to obtain transportation tailored to their needs through negotiation of contractual arrangements or through the selection of a carrier on the basis of competitive bids. The increasing use of confidential contracts in rail is one illustration of this trend.

- The terms and conditions of transportation services negotiated by a firm in any particular industry are one of the factors determining its relative competitive position. As a result, specific details on transportation operations are considered commercially sensitive and both users and carriers protect such information against access by third party to maintain their relative competitive positions.

**Intermodal Transportation**

- The integration of modal services is becoming increasingly important to satisfy the transportation service needs of Canadian shippers. While there is competition involved in intermodal transportation, there is also considerable inter-dependence with each mode having an important stake in the other's health. Over one-third of shippers surveyed reported that they used intermodal services to move, on average, approximately one-fifth of their traffic. The development of total transportation packages, integrating the services of two or more modes, capitalizes on the relative strengths of each mode; improves service; minimizes costs; and maximizes efficiency and flexibility for shippers and users.

**Global Marketplace**

- Trends toward a more North American orientation of transportation activities continued in 1989.

- In air services, the liberalization of North American air services remains constrained by the Canada-U.S. bilateral air agreements. Both countries agree on the need to have more liberal bilateral air relationships and will be working toward such an objective.

- In rail, some recently introduced new double-stack rail services and the increased emphasis on North-South operations, are all indicative of a trend towards a continental approach to the North American rail shipper's needs.

- In trucking, some U.S. and Canadian carriers have acquired trucking interests on opposite sides of the border. For Canadian trucking firms, these decisions were justified by operating cost differences for trucking services in each country but they also allow for repositioning on both sides of the border to run more efficient transborder and domestic operations.

- In marine, ocean carriers view Canada and the United States as a single market for their services and as such, make adjustments to their operations according to supply and demand forces in the North-American market as a whole.

- This trend towards a greater integration of North American transportation activities generates mixed but generally positive reactions. Shippers, carriers and terminal operators who see themselves as beneficiaries foresee market opportunities and access to broader markets; others view it as a threat to their ability to stay in business and favour protective measures to prevent potential loss of business.

- Under such an evolving situation, the operating, institutional and regulatory environments for transportation should be in harmony between trading countries to ensure the optimal use of transportation resources.

- Major changes are occurring in the transportation marketplace, through regulatory reform and other factors such as the reduction of trade barriers. Together these factors are reshaping the Canadian transportation system to meet the needs of shippers and travellers in the 1990's.

# Section II
# Analysis by Activity

## A. Transportation Subsidies

### Objective

To ensure fair and reasonable compensation for the provision of transportation services imposed as a public duty or vital to the commercial viability of a region in Canada by administering, efficiently and economically, programs for the subsidization of transportation services; to realize an efficient and adequate rail transportation system which meets the requirements of Canadian business through the effective management of the rail network rationalization program.

### Description

The Transportation Subsidies activity involves the payment of subsidies in support of transportation services; the determination of rail costs and losses and the prescribing of freight rates; the calculation of compensatory rates in accordance with legislation governing the transportation of western grain and canola movements; the audits of charges to VIA; the monitoring of railway investment and expenditures for western grain; the regulation of railway costing and accounting and evaluation of rail network rationalization proposals.

The Transportation Subsidies activity comprises five sub-activities, of which four: Rates and Payments, Rail Rationalization, Monitoring and Analysis, Audits and Costing Investigations are administered by the Transportation Subsidies Branch. In addition to its 71 staff in Agency headquarters, the Branch provides functional direction to staff in the Agency's Saskatoon and Moncton regional offices, who deal with local issues in respect of these sub-activities. The fifth sub-activity, Atlantic Region Freight Assistance Program, is administered by the Moncton office.

### Resources Summary

The Transportation Subsidies activity accounts for 21.3% of the total program expenditures (excluding transfer payments), and 96.8% when transfer payments are taken into account. This activity accounts for 22.2% of the total person years.

**Figure 4: Activity Resource Summary**

| (thousands of dollars) | Estimates 1991-92 | | Forecast 1990-91 | | Actual* 1989-90 | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | $ | Y | $ | Y | $ | Y |
| Rates and Payments | 760,583 | 19 | 698,330 | 21 | 620,742 | 19 |
| Rail Rationalization | 1,162 | 16 | 1,147 | 16 | 1,202 | 16 |
| Monitoring and Analysis | 868 | 11 | 828 | 11 | 897 | 12 |
| Audits and Costing Investigations | 1,950 | 26 | 1,900 | 26 | 1,994 | 28 |
| Atlantic Region Freight Assistance Program | 104,072 | 34 | 101,230 | 32 | 98,962 | 29 |
| Activity Administration | 226 | 3 | 220 | 3 | 318 | 3 |
| | 868,861 | 109 | 803,655 | 109 | 724,015 | 107 |

**Figure 5: 1989-90 Financial Performance ***

| (thousands of dollars) | Actual | 1989-90 Main Estimates | Change |
|---|---|---|---|
| Rates and Payments | 620,742 | 554,281 | 66,461 |
| Rail Rationalization | 1,202 | 1,002 | 200 |
| Monitoring and Analysis | 897 | 694 | 203 |
| Audits and Costing Investigations | 1,994 | 1,544 | 450 |
| Atlantic Region Freight Assistance Program | 98,862 | 98,270 | 592 |
| Activity Administration | 318 | 300 | 18 |
| | 724,015 | 656,091 | 67,924 |

* Reflects changes to titles and minor restructuring between functions. Activity Administration was formerly Director General's office. Actuals reflected differ from the Public Accounts due to an administrative error in distributing the cost between the activities Transportation Subsidies and Management and Administration.

**Explanation of Change:** Actual financial requirements were approximately $68 million or 10.4% higher than the Main Estimates primarily due to increased subsidy payments as explained in detail on page 8.

**Performance Information and Resource Justification**

**Rates and Payments**: Resources are required for the administration of subsidies, rate-setting and costing programs. This includes a continuing requirement for payment determinations and the appropriate freight rate scales for movements of western grain and canola products; determination of CN and CP charges to VIA Rail; and branch line and non-VIA passenger payments. For further details of all the subsidy payments administered by the Agency (see page 41).

**Figure 6: Summary of Payments**

| (thousands of dollars) Authority | 1991-92 Estimates | 1990-91 Forecast | 1989-90 Actual |
|---|---|---|---|
| Railway Act | 7,200 | 21,637 | 32,207 |
| National Transportation Act, 1987 | 26,450 | 29,980 | 18,288 |
| Western Grain Transportation Act | 725,500 | 645,212 | 568,755 |

Under the Western Grain Transportation Act, the Agency is responsible for setting the annual rate scale. The rate scales for the three upcoming crop years will be calculated by indexing the 1988 base year costs using composite price indicies and by using projected grain volumes (provided by the Grain Transportation Agency). The rate scale for crop year 1991-92 must be issued by April 30, 1991. The Agency is required to consult with the industry prior to finalization of the rate scale.

Subsidies are developed using the actual tonnage of grain moved. Monthly payments to five railways are required to be made no later than 30 days after receipt of the claims. Fifty-two claims are reviewed through a series of computerized validation programs and verifications designed to test over 400,000 movements against specific criteria as defined by the WGTA. Various computerized tests are also performed during the fiscal year, as well as field verifications. During 1990-91 a total of 33 shippers are being visited and 10 others are supplying the Agency's Western Regional Office with documentation to support movements. The field verification

includes the validation of some 6,000 sample records which represents approximately 8% of the total number of records eligible for field verification.

Minimum compensatory rates for the movement of canola to points in eastern Canada are established by the Agency in accordance with Order-In-Council PC 1976-894. The annual development of rates requires the determination of variable costs for all movements. During 1989-90, 1700 rates were developed.

The investigations of CN and CP charges to VIA for the years 1985 to 1988 were completed in 1989-90 and reported to the Minister. Settlement invoice determinations for 1987 and 1988 were reported to the Minister in mid-1990. Charges to VIA for services rendered in 1989 will be examined in 1990-91.

Subsidy payments to the railways for the operation of uneconomic branch lines and non-VIA passenger train services operated in the public interest totalled $ 40.4 million during 1989-90. In all, 46 claims were processed. During 1989-90, monthly advance payments will be made for lines and services in continued operation, and finalization payments will be made for previous years' operations, based on initial and final claims filed with the Agency by the railways. Payments of $ 47.6 million are forecast for fiscal year 1990-91.

The Federal Government's budget called for the Eastern Rates Program to be terminated effective July 15, 1989.

This sub-activity also includes costing projects for various rate investigations coordinated by the Agency's Dispute Resolution Branch. It is estimated that 5 cases will be completed for 1990-91.

**Rail Rationalization:** Resources are required to evaluate and process applications from the railways for authority to abandon rail lines (or portions thereof) and for the removal of station buildings. For each application to abandon a rail line, the Agency must evaluate the current and potential economics before rendering a decision. Shippers' requirements have to be carefully weighed against objectives to enhance railway cost effectiveness and reduce the federal subsidy burden. This sub-activity requires extensive interaction and consultation with shippers, shipper associations, the railways, federal Members of Parliament, Provincial and Municipal Governments, labour unions, other federal departments and the general public.

The National Transportation Act, 1987 allows Canadian railways to abandon four percent of their trackage in any given year. As of December 31, 1990, the Agency had ordered the abandonment of 1.19% of CN's rail network and 3.75% of CP's trackage. This represents 232.7 miles of CN track and 497.65 miles of CP track. A further 92.2 miles of CP's network were abandoned but are excluded from the 4% ceiling.

As Canada's rail network is reduced, rail line abandonments will be more contentious and the Agency's involvement will reach a higher public profile. The Agency can expect to receive a high level of applications over the foreseeable future.

**Figure 7: Rail Rationalization Workload**

| | 1991-92 Estimate | 1990-91 Forecast | 1989-90 Actual |
|---|---|---|---|
| **Branch Line Abandonment Program** | | | |
| Applications | | | |
| - new in the year | 29 | 25 | 14 |
| - carried over from prior year | 18 | 11 | 18 |
| Reconsideration Cases | | | |
| - new in the year | 1 | 4 | 13 |
| - carried over from prior year | 0 | 6 | 11 |
| Other Cases (variations, appeals, reviews, stays, etc.) | 10 | 14 | 5 |
| Branch Line Decisions Issued | 35 | 24 | 35 |
| Applications for Spur Determinations | 7 | 6 | 12 |
| **Applications for Station Removals** | | | |
| - new in the year | 75* | 160* | 8 |
| - carried over from prior years | 25 | 6 | 26 |
| Correspondence handled relating to abandonment applications | 2,300 | 2,300 | 2,000 |

* Number of applications due to VIA Rail service cutbacks of January 15, 1990

There are two major developments which will have an impact on forecast applications for station removals: the Heritage Canada legislation may limit or otherwise constrain station closures/demolition, and the cutbacks in VIA Rail services (the main proprietor of remaining stations) may still impact applications during 1991-92.

**Audit and Costing Investigations:** Resources are required to perform compliance and special audits and analyses of railway accounts, financial reporting, and costing developments to ensure the integrity of railway data used in the determination of transportation subsidy payments, freight rates, and rail operational losses associated with rail rationalization proposals. This work also supports the setting of accounting standards and costing methodologies and techniques.

**Figure 8: Audit Performance**

| | 1991-92 Estimates | 1990-91 Forecast | 1989-90 Actual |
|---|---|---|---|
| Audits | 100.0 | 100.0 | 41.0 |
| Special Requests | – | – | – |
| Total | 100.0 | 100.0 | 41.0 |
| Audits per PY | 8.0 | 8.0 | 2.9* |

* Redeployment of staff due to WGTA Quadrennial Costing Review

Special costing investigations in 1989-90 included the WGTA directional costing study which was undertaken as a result of concerns raised by industry and provincial government interests in Ontario that WGTA rates do not fairly reflect the costs to Canadian ports, to the detriment of the port of Thunder Bay. As a result, Transport Canada has released the report to the Canadian transportation community for comments. Other costing investigations included the Burlington Northern rate, railway contribution to constant costs, net-to-gross railway investment, reduced crew wages, labour down-sizing, cabooseless trains and Rogers Pass Tunnel.

For 1990-91 several costing/accounting projects have been initiated: rail operational costing systems implementation, labour accounting in programmed track replacement, GST treatment and impact on UCA/railway compensation, and Central Western Railway and BC Rail costing studies.

**Monitoring and Analysis**: The WGTA requires that the Agency conduct quadrennial Western Grain costing reviews to determine grain-related railway transportation costs for the most recent calendar or crop year. The Agency's 1989-90 Costing Review determined these costs, known as the base year costs, for calendar year 1988. The base year costs are used to determine the rate scales for the next four crop years. The Agency submitted its report to the Minister of Transport on the findings of its Costing Review by the statutory deadline of March 31, 1990. Decisions relating to Costing Review issues such as the distribution of productivity savings; reduced crew wages; net-to-gross investments; unit cost adjustments; cost of capital; and other costing matters, will likely reduce railway compensation by over $100 million for each upcoming crop year.

For each rate scale, the Agency must issue annually, a list of designated grain dependent branch lines. Designation is determined by traffic and profitability tests. Designation for 1990 was performed within statutory constraints.

The WGTA also requires the Agency to monitor and report to the Minister on CN and CP maintenance expenditures on grain dependent branch lines, and, investment in equipment and plant for the movement of grain. The Agency must assess the appropriateness of investment to ensure that an adequate, reliable and efficient railway transportation system is in place to meet future requirements for the movement of grain.

The Agency's verification of 1989 investment and 1990/91 general investment plans consisted of reconciliations, analyses, comparisons, inquiries, participation in industry meetings, and discussions about the submitted data concerning grain-related investments. Reports to the Minister will be provided on the 1990 actual investment, 1991-92 general investment plans and 1989 maintenance expenditures in 1991.

In 1990-91, the Agency will report to the Minister on WGTA compensation levels relative to railway investment in western grain transportation and maintenance expenditures on grain dependent branch lines. Preliminary examinations have begun on the diversion of subsidized western grain through U.S. ports for export.

**Atlantic Region Freight Assistance Program:** Under the authority of the Atlantic Region Freight Assistance Act (ARFAA) and the Maritimes Freight Rates Act (MFRA), subsidies are provided to eligible carriers for freight transported within and out of the "select territory" (the four Atlantic provinces and the Gaspé region). Effective in 1991-92 MFRA payments have been changed from voted items to statutory items. Therefore the amounts shown in Figure 36 for fiscal year 1991-92 reflect this change. The program consists of over 7,000 eligible clients of which over 2,300 are currently active. The program is administered from the Agency's Atlantic Regional office in Moncton where it is undergoing computerization and procedural improvements. These changes will greatly decrease the processing time of claims.

Factors currently influencing the direction and nature of the subsidy administration activities include the implementation of field audit activities consistent with government financial management practices and efforts involving a closer client interface and rapport. Varied resources are required to audit and process the large number of subsidy claims received, although in months to come, computerization and the emphasis placed on field audits will likely bring about a shift from strict program administration expertise to computer related and professional audit resources. The number of claims processed and the number of active participants in the program have kept pace with recent shifts in economic activity in the "select territory"; as well, shifts from the rail to the trucking mode are also being noted as a result of regulatory reform and greater access by truckers to the larger freight traffic marketplace.

**Figure 9: ARFAA and MFRA Subsidies**

| Year | Number of Active Claims Processed | Participants | $ (millions) Payments |
|---|---|---|---|
| 1985-86 | 14,584 | 2,144 | 82.1 |
| 1986-87 | 12,975 | 2,116 | 81.1 |
| 1987-88 | 14,520 | 2,196 | 92.1 |
| 1988-89 | 14,506 | 2,200 | 91.2 |
| 1989-90 | 15,387 | 2,369 | 97.4 |
| 1990-91* | 15,500 | 2,500 | 96.8 |
| **1991-92*** | **15,500** | **2,500** | **101.9** |

* Forecast

## B. Market Entry and Analysis

### Objective

To promote the effectiveness and viability of transportation services within, to and from Canada, by encouraging and maintaining fair competition while protecting the interests of transportation users and of Canada, through the regulation of market entry and exit of transportation services, including terms and conditions of transport operations. To monitor and report on an annual basis, the effect of the governmental economic regulatory approach to the Canadian transportation system in terms of achievement of an economic, efficient and adequate network of viable and effective transportation services, and in terms of its impact on overall and regional economic development in Canada.

### Description

The Market Entry and Analysis activity encompasses the licensing of Canadian and foreign carriers in respect of their domestic and international operations involving Canada, and the enforcement of requirements established by Agency regulations and licences and by international agreements; the participation in the negotiation and implementation of international air agreements; and monitoring and analysis of the impact of economic regulation on the transportation sector. In addition to 89 staff at Agency headquarters, the Branch provides functional direction to staff in the Agency's Saskatoon and Moncton regional offices, who deal with local issues in respect of Branch activities. Also, there are enforcement staff located in offices across Canada.

### Resources Summary

The Market Entry and Analysis activity accounts for 18.5% of the total program expenditures (excluding transfer payments) and 0.8% when transfer payments are taken into account. This activity represents 19.1% of the total person-years.

**Figure 10: Activity Resource Summary**

| (thousands of dollars) | Estimates 1991-92 | | Forecast 1990-91 | | Actual 1989-90 | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | $ | P-Y | $ | P-Y | $ | P-Y |
| Domestic Operations | 2,194 | 34 | 2,143 | 35 | 1,808 | 35 |
| International Operations | 1,404 | 23 | 1,389 | 23 | 1,290 | 20 |
| Field Investigations* | 839 | 11 | 816 | 11 | 762 | 13 |
| Monitoring and Analysis | 1,946 | 20 | 2,212 | 20 | 2,085 | 21 |
| Activity Administration | 403 | 6 | 528 | 6 | 615 | 7 |
| | 6,786 | 94 | 7,088 | 95 | 6,560 | 96 |

**Figure 11: 1989-90 Financial Performance**

| (thousands of dollars) | Actual | 1989-90 Main Estimates | Change |
|---|---|---|---|
| Domestic Operations | 1,808 | 1,876 | (68) |
| International Operations | 1,290 | 1,138 | 152 |
| Enforcement* | 762 | 851 | (89) |
| Monitoring and Analysis | 2,085 | 1,965 | 120 |
| Activity Administration | 615 | 472 | 143 |
| | 6,560 | 6,302 | 258 |

* Field Investigations was formerly Enforcement (see page 27).

**Performance Information and Resource Justification**

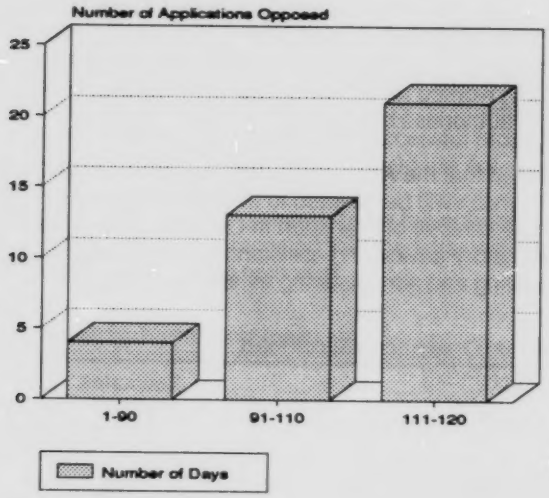
**Domestic Operations:** One important aspect of the work is the processing of applications for licences or amendments thereto, waivers, permits and temporary authorities submitted by Canadian and foreign individuals and companies. The licensing of carriers in domestic air, rail and marine operations protects the interests of consumers by ensuring that carriers meet federal standards, and the interests of licensed carriers by encouraging and maintaining fair competition. The workload is dependent on the volume and complexity of the applications, requests, and interventions received. The analysis required in assessing the applications and requests varies from the application of economic and financial criteria to verification of ownership and insurance requirements and Transport Canada's operating and safety standards.

**Figure 12: Domestic Operations Workload**

| | Estimates 1991-92 | Forecast 1990-91 | Actual 1989-90 |
|---|---|---|---|
| Domestic Air Applications North | 285 | 300 | 252 |
| South | 55 | 60 | 43 |
| Temporary Air Authorities, Waivers, Permits | 40 | 30 | 57 |
| Annual Licence Validation Letters | 840 | 850 | 865 |
| Other Air Licence Matters (failure to meet licensing requirements, show cause letters, orders) | 800 | 620 | 325 |
| Northern Marine Licence Applications | 1 | 1 | 3 |
| Applications for Exemption from Coasting Trade Regulations | 65 | 70 | 64 |
| Applications for Rail Certificates and Notices of Transfer | 3 | 3 | 2 |
| Applications for Commodity Pipeline Permits | 1 | 1 | 1 |
| Hearings | 0 | 1 | 1 |

Since April 1989, internal procedures have been in place to provide statistics concerning the time taken to process applications for northern Canada air licences which were opposed (i.e. those applications subject to a statutory time limit of 120 days.) Figure 13, shows the processing time of those opposed northern air applications completed in the first half of 1990-91.

**Figure 13: Processing Time for Opposed Northern Canada Air Applications - First Half of 1990-1991**




In 1991-92 on-going field audits will be conducted to ensure that tour operators/charterers are safe-guarding advance payments made by charter air travellers in a manner consistent with requirements specified in the Air Transportation Regulations. In addition, work will continue on the review of the provisions in the Air Transportation Regulations respecting public liability insurance regulations as well as changes to regulations governing international charter services.

**International Operations:** The changing nature of competition in international air transportation services and the continued process of liberalization under adverse general economic conditions have increased the complexity of international air regulatory relations. Both of these factors have had a significant impact on the regulatory and administrative workload.

The International Operations sub-activity encompasses the licensing of scheduled and non-scheduled international air services and the issuance of permits for international charter services. There are approximately 1500 Canadian and foreign carriers licensed to provide international services to and from Canada. Some 3000 permits were issued in 1989-90 and approximately 3500 permits will be issued during 1990-91. The public interest is served by facilitating air transportation services consistent with the requirements set out in the regulations and international agreements.

During 1990-91, ongoing attention has been given to ensuring compliance with liability insurance requirements. In addition, in the wake of a number of carrier failures, the requirements for carriers operating charter flights to protect the advance payments made by tour operators have been reviewed and strengthened. Formal amendments to the Air Transportation Regulations in this area are also being proposed by the Agency. Agency staff has also worked with the industry, and provincial authorities concerned, when charter failures have occurred, to help tour operators make alternative transportation arrangements to obtain the necessary approvals so as to minimize the impact on travellers.

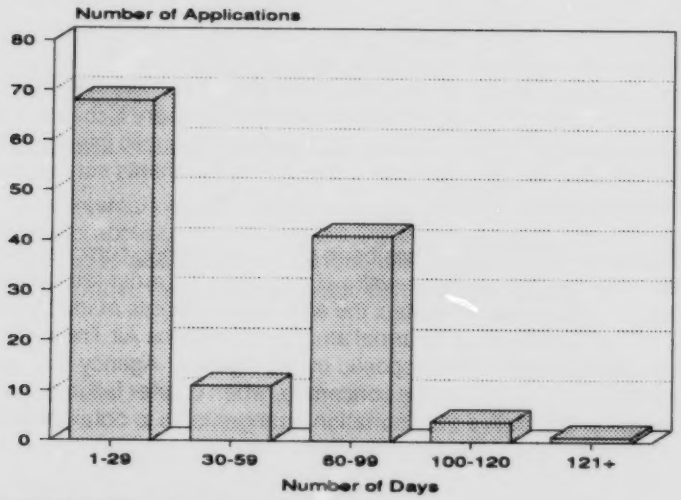
The Agency provides economic and regulatory advice for, and participates in the negotiation of bilateral air agreements with foreign governments. This work has resulted in a major expansion of opportunities for Canadian airlines, and improved international air services for Canadian travellers and shippers. As the "aeronautical authority" for Canada, the Agency implements and administers within its jurisdiction the 56 bilateral air agreements now in force. In 1989-90 and again in 1990-91, the Agency issued, or will issue, approximately 40 decisions relating to airline commercial arrangements and initiatives associated with the provision of international air services. It has also helped mediate and resolve complaints or disputes between airlines and where necessary, worked to resolve airline disputes and, other air related problems with the foreign aeronautical authorities concerned.

In 1991-92, it is expected that the Agency will continue to participate in a number of bilateral air negotiations. Special attention will be devoted to the major Canada/US "Open Skies" negotiation announced by the Minister of Transport in October 1990. This will be accomplished through the provision of regulatory advice and assistance, as required. The Agency will also continue its role in implementing and administering air agreements.

**Figure 14: International Operations Workload**

| | Estimates 1991-92 | Forecast 1990-91 | Actual 1989-90 |
|---|---|---|---|
| Applications for International Licences - Scheduled | 50 | 40 | 68 |
| - Non-Scheduled | 250 | 220 | 205 |
| Applications for Charter Permits | 3,500 | 3,500 | 3,000 |
| Request for Temporary Authorities, Waivers, Exemptions | 700 | 600 | 667 |
| Revalidation of International Licences | 1,350 | 1,300 | N/A |
| Insurance Compliance Checks | 900 | 850 | N/A |
| International Negotiations/Meetings | 23 | 21 | 17 |
| Agency Decisions as Aeronautical Authority | 40 | 40 | 41 |

**Figure 15: International Non-Scheduled Licence Applications Processing Time - First Half of 1990-91**




Scheduled international service applications are not subject to the 120 day statutory deadline

**Field Investigations**: The Enforcement sub-activity has been re-oriented to emphasize on-site review of compliance with regulations and is now known as "Field Investigations". This sub-activity has three components: periodic carrier inspections; targeted investigations; and special projects.

At the same time, in order to better recognize the new role of this sub-activity, the name was changed from Enforcement Directorate to Field Investigations Directorate.

This change in role and function has also resulted in a change in performance indicators, as reflected in Figure 16 below. The new indicators, in addition to quantitative measurement, also now include a qualitative measure, i.e. the number of successful prosecutions undertaken. Since these are new measures, comparable statistics for 1989-90 are not available.

The Directorate also anticipates being charged with the enforcement of the "Transportation of Disabled Persons Regulations". It is forecasted that the latter will result in 80 additional inspections and 70 targeted investigations next year.

**Figure 16: Field Investigations Workload**

| | Estimates 1991-92 | Forecast 1990-91 | Actual 1989-90 |
|---|---|---|---|
| Periodic Inspections undertaken | 263 | 183 | N/A |
| Targeted Investigations initiated | 460 | 261 | N/A |
| Prosecutions Undertaken | 120 | 80 | N/A |
| Successful Prosecutions | 100 | 50 | N/A |
| Information Seminars Conducted | 20 | 20 | 18 |
| Inquiries From Public/Industry | 6,500 | 7,000 | 5,861 |

**Industry Monitoring and Analysis:** Section 267 of the National Transportation Act, 1987 details the nature and scope of the annual review the Agency is required to undertake. The review is critical to the evaluation of the impact of Canada's transportation legislation and the development of new or revised government transportation policy. Resources are required to ensure the proper and thorough monitoring of the effects of the transportation legislation on carriers and users of transportation services, an assessment which needs to be carried out at both the national and regional levels.

During 1989-90, the program to monitor transportation legislation was updated to reflect emerging questions resulting in the identification of additional information needs and sources, and revisions to survey questionnaires, and to the gathering of data and analysis of information. In May 1990, the Agency's second Annual Review report was submitted to the Minister and subsequently tabled in Parliament. During 1990-91, refinements have been made to the monitoring approach and work continues on gathering the necessary data, maintaining liaison with the industry, increasing the number of data sources to improve coverage of the review and responding to queries resulting from the 1989 review report.

**Figure 17: 1989 Surveys - Returns on Questionnaires**

| Sample Size and Returns | Sample Size | Returns Total |
|---|---|---|
| Shippers' Survey* | 4,040 | 933 |
| CTA Survey | 3,869 | 1,090 |
| ACTA Survey | 1,470 | 399 |
| Northern Air Survey | 514 | 97 |
| Shipping Lines - Conferences | 34 | 27 |
| Freight Forwarders | 220 | 106 |
| Northern Marine Survey | 120 | 74 |
| Owner/Operators | 1,200 | 83 |
| Motor Carrier Interviews | 132 | 132 |

* Includes shippers surveyed by the Atlantic Provinces Transportation Commission.

While an important element of the review process, surveys were and will continue to be only one of the sources of information used to carry out the reviews. A wide variety of other data sources on topics such as carrier operations and financial performance, service levels and traffic volumes and patterns were also examined and analyzed. Maintaining liaison with parties interested in transportation matters has also played a key role in the monitoring process. For instance, between July 1, 1989 and March 31, 1990, Industry Monitoring and Analysis staff participated a total of 342 meetings, the vast majority of which were outside the National Capital Region. A major challenge in the overall analysis is the separation of the impact of transportation regulatory reform from other factors such as the performance of the economy (domestic and trading countries), management/labour relations in all sectors, other government programs/policies (provincial and federal) and taxation.

## C. Dispute Resolution

### Objective

To ensure that carriers do not impose rates, fares or conditions that unfairly or unreasonably impede freight shipment, public mobility (including persons with disabilities), industrial development and trade, through the timely and effective resolution of disputes between shippers, travellers, carriers and other interested parties in accordance with relevant legislation and by intervention and regulation where required.

### Description

The Dispute Resolution activity encompasses the resolution of disputes, complaints, and applications arising from shippers, travellers, carriers and other interested parties, through informal and formal investigations, mediation and final offer arbitration; investigation, upon complaint of proposed acquisitions, and mergers involving Canadian transportation undertakings; filing of confidential contracts, examination and filing of various tariffs and related documents as required under the relevant federal statutes and regulations; and the regulation and investigation of matters pertinent to the transportation of persons with disabilities. In addition to its 97 staff in Agency headquarters, the Branch provides functional direction to staff in the Agency's Saskatoon and Moncton regional offices, who deal with local issues in respect of Branch activities.

### Resource Summary

The Dispute Resolution activity accounts for 20.5% of the total program expenditures (excluding transfer payments), and 0.8% when transfer payments are taken into account. This activity accounts for 21.2% of the total person-years.

**Figure 18: Activity Resource Summary**

| (thousands of dollars) | Estimates 1991-92 | | Forecast 1990-91 | | Actual** 1989-90 | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | $ | P-Y | $ | P-Y | $ | P-Y |
| Rail Complaints, Tariffs and Mediation* | 2,291 | 34 | 2,386 | 33 | 2,125 | 29 |
| Rail Infrastructure** | 1,454 | 18 | 1,297 | 19 | 809 | 16 |
| Air and Marine Complaints, Investigations and Tariffs | 2,142 | 31 | 1,968 | 31 | 1,946 | 32 |
| Mergers and Acquisitions | 136 | 2 | 136 | 2 | 114 | 2 |
| Mediation and Arbitration* | – | – | – | – | 1,049 | 14 |
| Transportation Services for Disabled Persons | 870 | 12 | 706 | 10 | 709 | 10 |
| Activity Administration** | 608 | 7 | 670 | 7 | 479 | 6 |
| | 7,501 | 104 | 7,163 | 102 | 7,231 | 109 |

* The Mediation and Arbitration sub-activity was in the latter part of 1989-90 amalgamated with the Rail Complaints, Investigations and Tariffs sub-activity. The new sub-activity is now called Rail Complaints, Tariffs and Mediation.

** Reflects the establishment of the new sub-activity, Rail Infrastructure. Activity Administration was formerly Director General's Office.

**Figure 19: 1989-90 Financial Performance**

| (thousands of dollars) | 1989-90 | | |
|---|---|---|---|
| | Actual | Main Estimates | Change |
| Rail Complaints, Tariffs and Mediation | 2,125 | 2,253 | (128) |
| Rail Infrastructure | 809 | 819 | (10) |
| Air and Marine Complaints, Investigations and Tariffs | 1,946 | 2,208 | (262) |
| Mergers and Acquisitions | 114 | 129 | (15) |
| Mediation and Arbitration | 1,049 | 1,475 | (426) |
| Transportation Services for Disabled Persons | 709 | 644 | 65 |
| Activity Administration | 479 | 483 | (4) |
| | 7,231 | 8,011 | (780) |

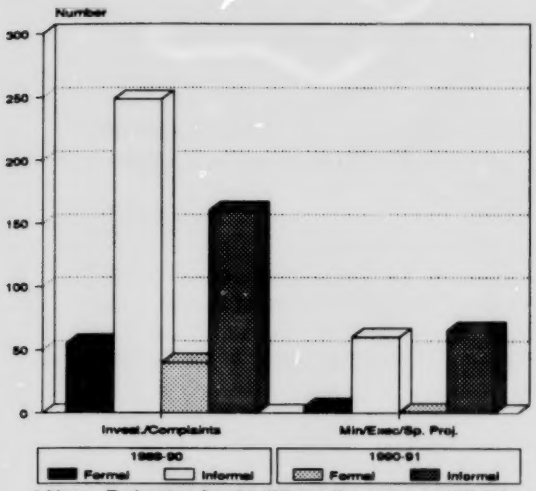
**Explanation of Change:** The above-noted sub-activity change was effected in order to rationalize resource requirements and meet higher than expected workload volumes in other areas of the Agency.

**Performance Information and Resource Justification**

**Rail Complaints, Tariffs & Mediation:** Resources are required to resolve a wide range of complaints, applications or referrals made by carriers, shippers and/or travellers on rates, service and other matters pertaining mainly to regulated railway transportation but also to other modes with regards to mediation and arbitration functions. For reporting purposes, the work is categorized into three major areas; investigations and complaints related to the provisions of the NTA, 1987, as well as other investigations related to matters of public interest and freight and passenger quality of service; ministerial/executive/special projects concerning matters of interest or referrals from the Minister; and the administration of matters pertaining to the filing of confidential contracts negotiated between shippers and railways and statutory tariff filings. Surveys of rail shippers indicate that the ability to negotiate confidential contracts has been a major factor in achieving competitive rail rates.

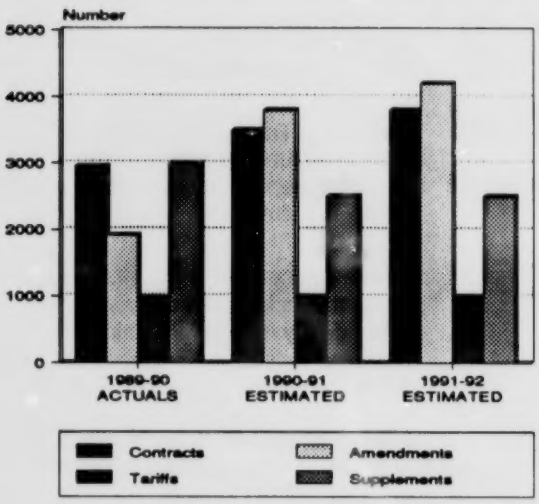
Workload and performance indicators include the number and profile of the cases and the number of applications completed within statutory time limits or in a timely manner. To date, decisions with statutory deadlines were all rendered within their time limits, which ranged from 45 to 120 days, with the exception of 3 cases which all required the holding of public hearings.

**Figure 20: Activity Workload**




* Note: Estimates for '91-'92 are the same as '90-'91

**Figure 21: Contract and Tariff Filings**




Factors that may have an impact on the future workload:

- a recessionary trend in the economy may result in an increasing number of shippers requesting Agency assistance to resolve their transportation problems;
- the increasing number of branch-line abandonments may increase the number of service complaints from the users; and
- the steady increase in the number of contracts and related amendments that are required to be filed with the Agency.

**Rail Infrastructure:** Resources are required to assess and resolve applications from road authorities or railways for the construction or modification of railway/highway crossings and from railways for the construction or modification of rail lines or other rail infrastructure; to resolve disputes between parties concerning railway requirements, public interest factors, cost apportionment, environmental concerns or other matters; and to ensure compliance with existing legislation and regulations. These activities, required under the Railway Act, the Railway Safety Act and the NTA, 1987, are undertaken to ensure the protection of the public interest and the environment, to provide for the equitable distribution of costs of rail infrastructure and to improve the efficiency of the rail and highway sectors of the transportation system. The work, all of which requires technical engineering input due to the structural design aspects of the applications, varies in complexity with many cases requiring on-site investigations in addition to the analysis of submissions.

The volume and nature of the work will vary according to external pressures. The following factors will have an impact on the number and complexity of applications:

- Increasing urbanization which will lead to increased demand for new railway/highway crossings and renewal of existing railway/highway crossings;

- Minister of Transport's decisions on federal funding of railway/ highway grade separations; increased funding would stimulate the number of projects undertaken resulting in more applications; decreased funding would result in an increased number of disputes of a more complex nature; and

- Increasing concern for environmental impact as evidenced by recent court decisions has led to the inclusion of environmental assessments in the processing of most applications. The Agency is currently acting in accordance with the Environmental Assessment and Review Process Guidelines Order, and is preparing for the implementation of the Canadian Environmental Assessment Act (Bill C-78).

After extensive study and consultation with Canadian railways, representatives of highway authorities across Canada and other interested parties, the Agency adopted in 1990, "Guidelines on Apportionment of Costs of Grade Separations". These guidelines form the basis of cost apportionment decisions concerning the construction and reconstruction of structures designed to allow railway and highway traffic to cross each other at different elevations.

**Figure 22: Rail Infrastructure and Performance**

| | Estimates 1991-92 | Forecast 1990-91 | Actuals 1989-90 |
|---|---|---|---|
| Applications/complaints/inquiries received | 500 | 500 | 440 |
| Applications/complaints/inquiries resolved* | 600 | 535 | 229 |
| Transitional applications resolved** | – | 67 | 619 |

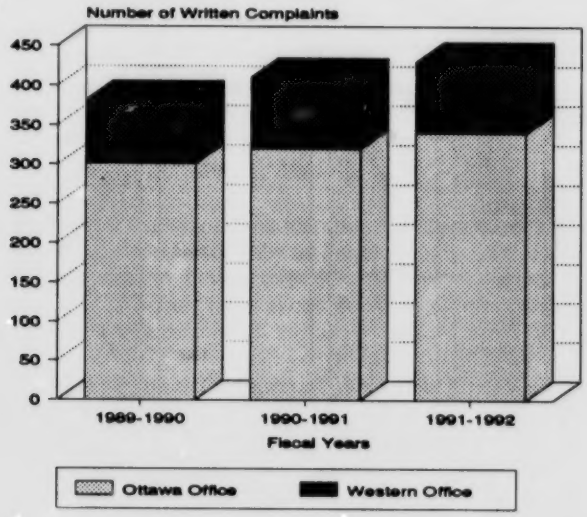
* Includes cases carried over from previous year.

** Transitional applications relate to those inherited from the previous Rail Safety acitivity of the Agency which was transferred to Transport Canada with the passage of the Railway Safety Act on January 1, 1989.

**Air and Marine Complaints, Investigations and Tariffs:** Resources are required to investigate and respond expeditiously to complaints, applications or referrals on air and marine matters in accordance with relevant provisions of the National Transportation Act 1987, the Pilotage Act and the Shipping Conferences Exemption Act, 1987 (SCEA, 1987) so as to ensure that the interests of Canadian shippers and travellers are protected. Resources are also needed to administer the SCEA, 1987 which exempts shipping conferences from provisions of the Competition Act and to examine marine tariffs filed by northern marine carriers so as to ensure that they are just and reasonable.

Formal complaints concerning air and marine matters relating to the public interest such as the 9 applications in 1989-90 dealing with the discontinuance of Air Canada's daily jet service to Stephenville, Newfoundland are filed under the NTA, 1987, and must be decided upon within 120 days. Formal complaints handled in 1989-90, and forecast in 1990-91 and 1991-92 are 11, 3, and 4 respectively. Formal cases handled by the Agency in 1989-90 were all dealt with within the 120 days except for one application where all parties agreed to an extension. There is a large volume of oral and written informal complaints on numerous aspects of service provided by air carriers (see Figure 23). This activity is expected to increase in the coming years as air traffic levels continue to grow.

**Figure 23: Informal Complaints Handled**




With respect to the administration of the SCEA, 1987, the number of agreement amendments reviewed (35) and issues examined is expected to remain constant for the 1991-92 period. Some 40,000 marine tariff pages are expected to be filed with the Agency in 1991-92, roughly the same amount as the previous year.

Approximately 15 rate adjustments (the same level as the previous year) made by northern marine carriers are expected to be examined in 1991-92.

The Agency is responsible for implementing Canadian legislation and Air Transport Agreements between Canada and Foreign States as they apply to international air tariffs and schedules to ensure the interests of the travelling public and Canadian carriers are protected. Resources are required to review the international tariffs of Canadian and foreign airlines (see Figure 24) and to process requested departures from the filing requirements to permit more market responsive tariffs or to introduce innovative fares for the public (Figure 25). About 78% of tariff filings are actioned within seven days of receipt, and 79% of applications to depart from the filing requirements are granted within three days of receipt. Performance in this area is down from previous year levels of 96% (tariff filings) and 95% (applications) due to the requirement to justify price increases in a period of fuel price volatility resulting from the crisis in the middle east. Short turn-around times are required by the industry to remain competitive particularly as experienced in a period of market instability. In response, the Agency is continuing the process of testing electronic tariff filing, with the USA and the UK which have already adapted to this method of filing.

**Figure 24: International Tariff Pages**

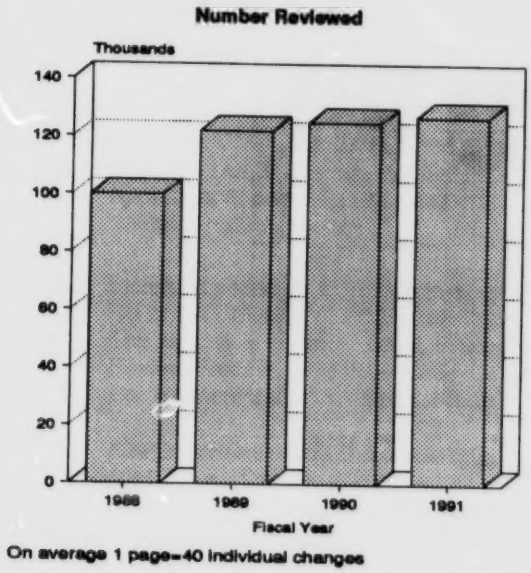
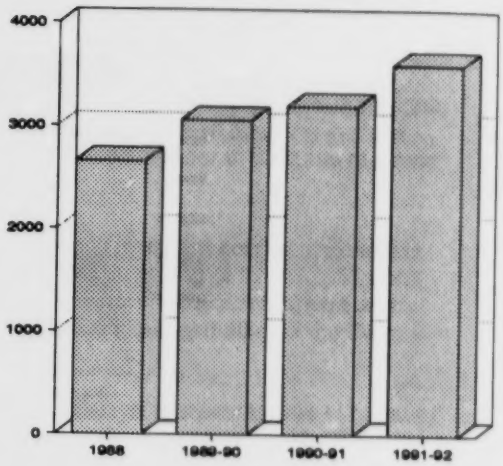
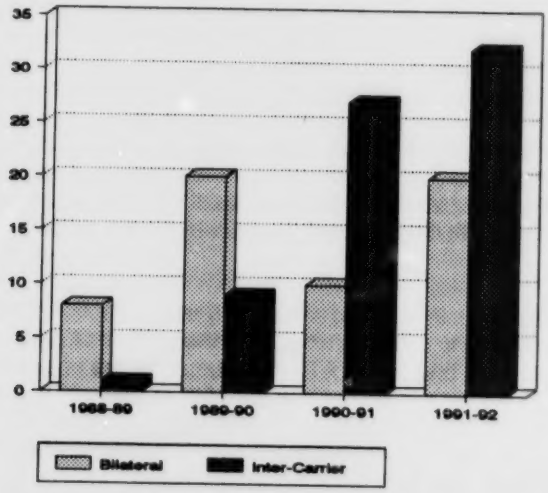



**Figure 25: Special Permission Applications**




As shown in Figure 26 the Agency has experienced a significant increase in inter-carrier tariff disputes emerging from increased international competition between carriers. Disputes require interpretation of tariffs and the Air Services Agreements. An increasing number of inter-carrier complaints are expected in the future.

**Figure 26: Agency Decisions on Major Inter-Carrier Complaints or Bilateral Tariff Issues**



The Agency speaks on Canadian tariff issues in the International Civil Aviation Organization (ICAO) forum and monitors developments in International Air Transport Association (IATA) that affect Canadian interests.

The Agency is contributing to Transport Canada's development of a Canadian policy on Computer Reservation Systems regulation. The Agency will ultimately be responsible for implementation of the CRS policy and for developing and administering regulations promulgated to protect the interests of the travelling public by requiring fair and accurate information and to ensure equal competitive conditions between air carriers.

**Mergers and Acquisitions:** The Agency publishes notices of proposed acquisition of interests (10% or more of the voting shares or substantially all the assets) in Canadian transportation undertakings, under federal jurisdiction, having over $10 million in assets or revenue from sales. The Agency investigates proposed acquisitions in cases where an objection is filed that the acquisition is against the public interest.

Pursuant to Part VII of the National Transportation Act, 1987, the Agency published 11 motor carrier, 3 air carrier and 1 air courier notice in 1989-90; it is estimated that 18 notices will be published in 1990-91 and 16 notices in 1991-92.

**Transportation Services for Disabled Persons:** During 1990-91, the Agency rendered its first major decision in this area concluding that the policy of Ontario Express to refuse to carry non-ambulatory passengers on some of its small aircraft constituted an undue obstacle. Pursuant to that decision, a review of the policies of all Canadian air carriers regarding obstacles to the mobility of disabled persons was initiated. An increase in the number of complaints is expected as the public becomes more aware of the Agency's responsibilities in this area.

**Figure 27: Complaints and Special Project Workload Summary**

| | 1989-90 | 1990-91 | 1991-92 |
|---|---|---|---|
| Complaints | 66 | 85 | 110 |
| Applications | 2 | 6 | 20 |
| Ministerial Correspondence | 38 | 50 | 50 |
| Executive Correspondence | 5 | 10 | 10 |
| Special Projects | 8 | 10 | 10 |
| Investigation of Issues | – | 10 | 20 |
| On-Site Visits | – | 10 | 90 |
| General Information Requests | 50 | 80 | 80 |

**Figure 28: Complaints by Mode 1989-90**

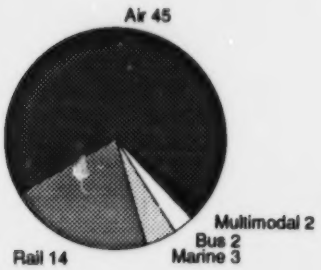
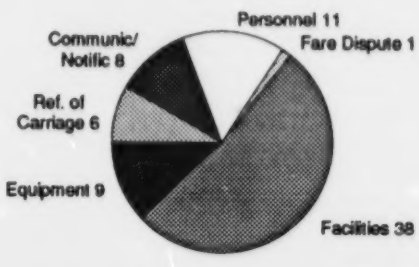



**Figure 29: Types of Complaints 1989-90**



Reviews of the information provided to persons with visual impairments on board aircrafts, of the pre-boarding screening of disabled persons, of seating travellers with disabilities in emergency exits were also carried out as well as further investigation of charges imposed for the carriage of oxygen.

The Agency continued its standards development and regulatory initiatives in 1990-91. Draft regulations on the terms and conditions applicable to the domestic air carriage of persons with disabilities in large aircraft were finalized for pre-publication in the Canada Gazette early in 1991. The regulations on domestic air fares applicable to assistants accompanying persons with disabilities are under review by the Privy Council Office while, next spring, regulations on the establishment of minimum training standards for personnel of providers of transportation services are expected to be submitted for review. Draft regulations on Accessibility Standards for Equipment are scheduled for pre-publication in the second quarter of 1991. The report summarizing results of the national survey conducted on carriers to capture data on the nature and type of transportation services provided was distributed to the public. Participation in a number of consultative meetings at the regional, national and international levels also took place in 1990-91 to ensure that federal regulations are consistent with those of other jurisdictions.

## D. Management and Administration

### Objective

To provide overall direction to the National Transportation Agency and to develop and operate central management processes and administrative services in support of the Agency's work.

### Description

The Management and Administration activity includes Agency Members, executive and corporate management functions, and legal and administrative services in support of Agency activities.

### Resource Summary

Management and Administration accounts for 39.7% of the total program expenditures (excluding transfer payments) and 1.6% when transfer payments are taken into account. This activity accounts for 37.5% of the total person-years.

**Figure 30: Activity Resource Summary**

| (thousands of dollars) | Estimates 1991-92 | | Forecast 1990-91 | | Actual* 1989-90 | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | $ | P-Y | $ | P-Y | $ | P-Y |
| Members and Regulatory Support | 6,000 | 58 | 4,643 | 56 | 4,714 | 52 |
| Corporate Management | 8,515 | 126 | 9,592 | 129 | 9,188 | 138 |
| | 14,515 | 184 | 14,235 | 185 | 13,902 | 190 |

**Figure 31: 1989-90 Financial Performance**

| (thousands of dollars) | Actual* | 1989-90 Main Estimates | Change |
|---|---|---|---|
| Members and Regulatory Support | 4,714 | 5,159 | (445) |
| Corporate Management | 9,188 | 7,438 | 1,750 |
| | 13,902 | 12,597 | 1,305 |

* Actuals reflected differ from the Public Accounts due to an administrative error in distributing the cost between the activities Transportation Subsidies and Management and Administration.

**Explanation of Change:** Actual expenditures were higher than the Main Estimates due to an internal reallocation of resources and the utilization of 6 Person-years from the Work Force Adjustment Reserve.

**Members and Regulatory Support:** This sub-activity is comprised of the Members and the legal and administrative activities necessary to support the regulatory nature of the Agency's functions. The number of Agency Members is set by statute at a maximum of nine Members, including the Chairman and the Vice-Chairman, plus up to six temporary Members. The Members conduct inquiries into applications, complaints, disputes and other matters pending before the Agency, and issue orders, decisions or reports based on their findings. In order to provide the Agency with a higher profile across Canada, Members were located in the regional offices in Moncton, Montreal, Saskatoon and Thunder Bay during the past two years. The Agency expects to locate Members in new offices in British Columbia and Northern Canada.

Regulatory support consists of the Legal Services Branch and the Secretariat. Legal Services provides legal opinions, advice and comments to Agency Members and staff; reviews, revises and/or drafts letters, telexes, notices and reports to ensure their legal content and provides legal representation before the Courts and at public hearings. The Secretariat coordinates and records the proceedings of the Agency, drafts Orders and Decisions, reviews reports published by the Agency, drafts and processes regulations, coordinates Ministerial and executive correspondence, arranges the holding of public hearings, and responds to enquiries from the general public. During 1990-91, a computerized record of all Agency Decisions and Orders was implemented providing the Agency with an advanced research capability and assistance in the consistent application of the legislation.

**Figure 32: Workload**

| | 1991-92 Estimates | 1990-91 Forecast | 1989-90 Actuals |
|---|---|---|---|
| Decisions and Orders | 3,800 | 3,800 | 3,314 |
| Public Hearings | 6 | 6 | 8 |
| Regulations | 16 | 13 | 8 |
| Correspondence and Briefing Notes | 800 | 800 | 930 |

* Hearings counted as one may be held in more than one location thereby increasing associated costs.

**Corporate Management:** This includes the Executive Director's office, the Corporate Management and Human Resources Branches and the management and administrative functions carried out in the Agency regional offices. The Executive Director is the Agency's chief operating officer and is accountable to the Chairman for the efficient, effective and economic management of all aspects of its operations. Corporate Management supports the operations of the Agency by providing a complete range of management processes and administrative services, both at headquarters and in the regions.

In its third year of operations, the Agency further enhanced its management processes. One of the key elements is the implementation of a comprehensive integrated strategic and operational planning and budget cycle. It provides the Agency with a sound base to re-allocate resources in order to meet changing priorities and clientele needs. The major computerization projects initiated in 1990-91 are on target and further efforts will be devoted in 1991-92 with a view to improve program efficiency and administrative and financial control. Some of the major accomplishments are: approval of a Long-Term Capital Plan, linkage of approximately 250 employees through Local Area Networks (LAN's); completion of the computerization of Atlantic Region Subsidy program in Moncton; implementation of a Multi-Purpose Employee Program to increase employee mobility, career progression and employees awareness and knowledge on all aspects of the Agency's activities; development of a mission statement and core values to which employees can identify thereby increasing their motivation and sense of accomplishment; and review of work-flow processes with a view to simplify procedures and maximize resource utilization.

# Section III
# Supplementary Information

## A. Profile Of Program Resources - National Transportation Agency

### 1. Financial Requirements by Object

**Figure 33: Details Of Financial Requirements By Object**

| (thousands of dollars) | Estimates 1991-92 | Forecast 1990-91 | Actual 1989-90 |
|---|---|---|---|
| **Personnel** | | | |
| Salaries and wages | **25,610** | 24,798 | 25,997 |
| Contribution to employee benefit plans | **3,970** | 3,791 | 3,967 |
| Other personnel costs | **43** | 98 | 53 |
| | **29,623** | 28,687 | 30,017 |
| **Goods and Services** | | | |
| Transportation and communication | **2,393** | 2,450 | 2,358 |
| Information | **430** | 441 | 424 |
| Professional and special services | **1,871** | 1,916 | 1,844 |
| Rentals | **150** | 153 | 148 |
| Purchased repair and upkeep | **486** | 498 | 479 |
| Utilities material and supplies | **853** | 873 | 840 |
| Other subsidies and payments | **9** | 10 | 9 |
| | **6,192** | 6,341 | 6,102 |
| Total operating | **35,815** | 35,028 | 36,119 |
| Capital | **770** | 977 | 1,353 |
| Transfer payments | **861,078** | 796,136 | 716,689 |
| | **897,663** | 832,141 | 754,161 |

### 2. Personnel Requirements

The National Transportation Agency's personnel expenditures account for 81% of the total operating expenditures of the Program with the exclusion of transfer payments. A profile of the Program's personnel requirements is provided in Figures 34 and 35.

**Figure 34: Person-Year Requirements by Activity**

| | Estimates 1991-92 | Forecast 1990-91 | Actual 1989-90 |
|---|---|---|---|
| Transportation Subsidies | **109** | 109 | 107 |
| Market Entry and Analysis | **94** | 95 | 96 |
| Dispute Resolution | **104** | 102 | 109 |
| Railway/Pipeline Accident Investigations | **–** | – | 31 |
| Management and Administration* | **196** | 195 | 200 |
| | **503** | **501** | **543** |

**Figure 35: Details of Personnel Requirements**

| | Person-Years* Controlled by Treasury Board | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | Estimates 91-92 | Forecast 90-91 | Actual 89-90 | Current Salary Range | 1991-92 Average Salary Provision |
| **Management** | | | | | |
| Management | 27 | 26 | 26 | 59,000 – 132,700 | 80,348 |
| **Scientific and Professional** | | | | | |
| Auditing | 18 | 19 | 18 | 32,553 – 73,398 | 50,611 |
| Economics, Sociology and Statistics | 43 | 46 | 49 | 20,000 – 79,367 | 58,674 |
| Engineering & Land Survey | 4 | 3 | 3 | 27,613 – 74,810 | 54,905 |
| Law | 12 | 10 | 12 | 21,000 – 120,100 | 68,110 |
| Other | 2 | 2 | 2 | | |
| **Administrative and Foreign Service** | | | | | |
| Administrative Services | 59 | 54 | 53 | 17,470 – 72,817 | 42,132 |
| Commerce | 42 | 39 | 36 | 17,637 – 72,787 | 57,714 |
| Computer System Administration | 13 | 11 | 13 | 22,310 – 73,032 | 47,090 |
| Financial Administration | 18 | 17 | 14 | 15,516 – 69,789 | 51,354 |
| Information Services | 6 | 7 | 8 | 17,329 – 65,839 | 49,462 |
| Personnel Administration | 9 | 7 | 9 | 16,390 – 67,273 | 46,640 |
| Program Administration | 83 | 85 | 83 | 17,470 – 72,817 | 43,408 |
| Other | 1 | 1 | 1 | | |
| **Technical** | | | | | |
| General Technical | 13 | 10 | 8 | 16,124 – 71,058 | 36,398 |
| Social Science Support | 23 | 20 | 28 | 16,124 – 73,716 | 39,784 |
| Technical Inspection | – | – | 16 | 16,124 – 73,622 | – |
| Other | – | 1 | – | | |
| **Administrative Support** | | | | | |
| Clerical and Regulatory | 87 | 93 | 101 | 16,504 – 40,509 | 27,196 |
| Secretarial, Stenographic and Typing | 31 | 40 | 51 | 16,356 – 40,768 | 28,776 |
| Other | – | – | 2 | | |
| | 491 | 491 | 533 | | |

| | Other Person-Years* | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | Estimates 91-92 | Forecast 90-91 | Actual 89-90 | Current Salary Range | 1991-92 Average Salary Provision |
| Governor in Council Appointees | 12 | 10 | 10 | 82,000 – 165,500 | 137,462 |

* **Person-Years** - refers to the employment of one person for one full year or the equivalent thereof.

**Controlled person-years** are those subject to the control of the Treasury Board. With some exceptions, the Treasury Board directly controls the person-years of departments and agencies. The Treasury Board does not control person-years related to appointments pursuant to an Order in Council. These are referred to as "other persons years". Controlled person-years are referred to as "authorized" person-years in Part II of the Estimates.

**Other person-years** are those not subject to Treasury Board control but disclosed in Part III of the Estimates, on a comparative basis with previous years, in support of the personnel expenditure requirements specified in the Estimates.

**Note 1:** The person-year columns display the forecast distribution of the controlled and other person-years for the Program by occupational group. The current salary range column shows the salary ranges by occupational group at October 1, 1990. The average salary column reflects the estimated base salary costs including allowance for collective agreements, annual increments, promotions and merit pay divided by the person-years for the group. Year-to-year comparison of averages may be affected by changes in the distribution of the components underlying the calculations.

### 3. Transfer Payments

The National Transportation Agency has responsibility for administering various transfer payments in the form of contributions and statutory payments as detailed in Figure 36.

**Figure 36: Details of Transfer Payments**

| (thousands of dollars) | Estimates 1991-92 | Forecast 1990-91 | Actual 1989-90 | Actual 1988-89 |
|---|---|---|---|---|
| **Contributions** | | | | |
| Payments to the railway companies under the Maritime Freight Rates Act for operating in the select territory designated by the Act, in order to reduce the tariffs they would otherwise charge to shippers and thus make goods from the territory more competitive. Payments to each company for traffic moved during the calendar year are: | | | | |
| Canadian National Railway Company | – | 9,092 | 10,249 | 12,192 |
| Canada and Gulf Terminal Railway | – | 86 | 206 | 120 |
| Canadian Pacific Railway Company | – | 351 | 444 | 469 |
| Dominion Atlantic Railway | – | 43 | 59 | 68 |
| Quebec Central Railway | – | – | – | – |
| Canadian Pacific Express Company Limited | – | – | – | – |
| | – | 9,572 | 10,958 | 12,906 |
| Railway Relocation and Crossing Act Contribution towards the cost of safety related work at public crossings of railway lines at grade | – | – | – | 3,002 |
| **Total Voted Contributions**[1] | – | 9,572 | 10,958 | 15,908 |

[1] MFRA payments have been changed from voted items to statutory items (see pages 21 and 43).

**Figure 36: Details of Transfer Payments (Cont'd)**

| (thousands of dollars) | Estimates 1991-92 | Forecast 1990-91 | Actual 1989-90 | Actual 1988-89 |
|---|---|---|---|---|
| **Statutory Payments** | | | | |
| Payments to railway companies of amounts determined pursuant to the provisions of the Western Grain Transportation Act for the costs of transporting western grain and grain products to west coast ports and the ports of Churchill and Thunder Bay. | | | | |
| Canadian National Railway | 359,122 | 335,701 | 325,956 | 395,452 |
| Canadian Pacific Railway | 359,122 | 304,889 | 238,500 | 375,762 |
| Class II Railways | 7,256 | 4,622 | 4,299 | 2,125 |
| **Total WGTA Payments** | **725,500** | **645,212** | **568,755** | **777,339** |
| Payments to railway and transportation companies of amounts determined pursuant to Sections 261, 262, 270 and 281 of the Railway Act | | | | |
| Uneconomic Branch Lines<br>Railways are compensated for losses incurred in the operation of uneconomic branch lines they are required to maintain in the public interest | | | | |
| Unprotected Branch Lines (Section 261) | | | | |
| Canadian National Railway | – | 2,803 | – | 3,583 |
| Canadian Pacific Railway | – | 410 | 167 | 105 |
| | – | 3,213 | 167 | 3,688 |
| Protected Branch Lines (Section 262) | | | | |
| Canadian National Railway | – | 10,810 | – | 3,011 |
| Canadian Pacific Railway | – | 703 | 357 | 895 |
| | – | 11,513 | 357 | 3,906 |
| Passenger Train Services (Section 270) (other than VIA Rail) The railways are compensated for 80% of losses incurred in the operation of passenger services they have been ordered to maintain in the public interest. | | | | |
| Canadian National Railway | 2,900 | 2,800 | 2,579 | 4,598 |
| Class II Railways | 4,300 | 4,111 | 3,408 | 3,790 |
| | 7,200 | 6,911 | 5,987 | 8,388 |
| Eastern Grain/Flour Rates (Section 281)<br>The costs of transporting grain and flour for export by rail to Eastern Canada ports | | | | |
| Canadian National Railway | – | – | 19,044 | 31,132 |
| Canadian Pacific Railway | – | – | 6,652 | 9,276 |
| | – | – | 25,696 | 40,408 |

**Figure 36: Details of Transfer Payments (Cont'd)**

| (thousands of dollars) | Estimates 1991-92 | Forecast 1990-91 | Actual 1989-90 | Actual 1988-89 |
|---|---|---|---|---|
| Total All Sections: | | | | |
| Canadian National Railway | 2,900 | 16,413 | 21,623 | 42,324 |
| Canadian Pacific Railway | – | 1,113 | 7,176 | 10,276 |
| Class II Railways | 4,300 | 4,111 | 3,408 | 3,790 |
| **Total Railway Act Payments** | 7,200 | 21,637 | 32,207 | 56,390 |
| Payments to railway, trucking and marine companies under the Atlantic Region Freight Assistance Act | | | | |
| Westbound segment - a subsidy to reduce costs of transporting goods from the Maritimes and Gaspé regions to destinations in Canada west of these regions. Payments are: | | | | |
| - Truck (all goods) | 26,113 | 25,341 | 24,704 | 21,479 |
| - Truck (designated commodities) | 9,329 | 10,006 | 9,003 | 7,511 |
| - Rail (designated commodities) | 4,039 | 4,297 | 2,167 | 4,047 |
| | 39,481 | 39,644 | 35,874 | 33,037 |
| Intra segment - a subsidy to reduce costs of transporting designated commodities originating and terminating at points within the Maritimes and Gaspé regions. Payments by mode of carrier are: | | | | |
| - Truck | 43,842 | 41,418 | 43,822 | 37,217 |
| - Rail | 8,099 | 8,023 | 6,103 | 7,524 |
| - Water | 760 | 650 | 682 | 606 |
| | 52,701 | 50,091 | 50,607 | 45,347 |
| **Total ARFAA Payments** | 92,182 | 89,735 | 86,481 | 78,384 |
| Payments to the railway companies under the Maritime Freight Rates Act for operating in the select territory designated by the Act, in order to reduce the tariffs they would otherwise charge to shippers and thus make goods from the territory more competitive. Payments to each company for traffic moved during the calendar year are: | | | | |
| Canadian National Railway Company | 9,135 | – | – | – |
| Canada and Gulf Terminal Railway | 113 | – | – | – |
| Canadian Pacific Railway Company | 438 | – | – | – |
| Dominion Atlantic Railway | 60 | – | – | – |
| Quebec Central Railway | – | – | – | – |
| Canadian Pacific Express Company Limited | – | – | – | – |
| **Total MFRA Payments[2]** | 9,746 | – | – | – |

[2] MFRA payments have been changed from voted items to statutory items in 1991-92 (see page 21).

**Figure 36: Details of Transfer Payments (Cont'd)**

| (thousands of dollars) | Estimates 1991-92 | Forecast 1990-91 | Actual 1989-90 | Actual 1988-89 |
|---|---|---|---|---|
| Payments to railway companies under the National Transportation Act, 1987 - for losses incurred in the operation of uneconomic branch lines that they have been ordered to maintain in the public interest (section 178) | | | | |
| Canadian National Railway | 20,600 | 22,850 | 12,882 | 12,336 |
| Canadian Pacific Railway | 5,850 | 7,130 | 5,406 | 5,314 |
| **Total NTA, 1987 Payments** | **26,450** | 29,980 | 18,288 | 17,650 |
| **Total Statutory Subsidies** | **861,078** | **786,564** | **705,731** | **929,763** |
| **Total Transfer Payments** | **861,078** | **796,136** | **716,689** | **945,671** |

* See pages 21 and 43 for more information.

**Figure 37: Net Cost of Program for the Year 1991-92**

| (thousands of dollars) | 1991-92 | | | 1990-91 |
|---|---|---|---|---|
| | Expenditures | Add Other Costs | Total Cost | Total Cost |
| National Transportation Agency Program | 897,663 | 3,190 | 900,853 | 808,283 |

**Net Program Cost:** The NTA 1991-92 Estimates include authorities to be voted and statutory authorities. Also to be taken into consideration are services provided without charge by other departments such as accommodation by Public Works ($2,198,000), and services provided by Supply and Services ($53,000), Treasury Board ($935,000) and the Department of Labour ($4,000).

## B. Other Information

### 1. Federal Statutes Either Administered by the NTA or which Confer a Duty or a Function on the NTA

Atlantic Region Freight Assistance Act
Aeronautics Act
Canadian National Railways Act
Canada Shipping Act
Energy Supplies Emergency Act
Government Railway Act
Maritime Freight Rates Act
National Energy Board Act
National Transportation Act, 1987
Pilotage Act
Railway Act
Railway Relocation and Crossing Act

Shipping Conferences Exemption Act, 1987
St. Lawrence Seaway Authority Act
Western Grain Transportation Act
Railway Safety Act

## 2. Documents Approved by Privy Council Office

National Transportation Agency Orders -
P.C. 1989-1974, October 4, 1989
Amend various orders of the former CTC with respect to the discontinuance of passenger-train service

Regulations respecting the notices to be given by shippers and railway companies in respect of proposed lower rates for the movement of Western Grain
P.C. 1989-2304, November 23, 1989

1990 Supplementary minimum compensatory rates
P.C. 1989-2478, December 14, 1989
Amendment to fix the 1990 rates

National Transportation Agency Order -
P.C. 1990-21, January 11, 1990
Amendment to a previous order with respect to the discontinuance of passenger-train service

WGTA 90-91 Rate Scale Order
P.C. 1990-794, April 26, 1990
Order in Council varying NTA Order 1990-R83 prescribing WGTA 90-91 Rate Scale

1990 Supplementary Rapeseed Rates
P.C. 1990-1362, June 28, 1990
Add further destinations in Eastern Canada to those set forth in Schedule A to Order 1989-R-830

Various Amendments to Branch Lines Prohibition Orders (deletion from the basic railway network in the Provinces of Manitoba, Saskatchewan and Alberta)
P.C. 1990-1387 to P.C. 1990-1391 inclusive, June 29,1990
P.C. 1990-1809 to P.C. 1990-1812 inclusive, August 28, 1990
P.C. 1990-2063, September 27, 1990

Air Carrier Regulations, C.R.C., c. 3
P.C. 1990-2006, September 20, 1990
Regulations revoked due to their non-applicability

## C. Topical Index


**A**

Abandonment
  Rail Lines 14, 19, 20, 42
Accessibility Standards 6, 13, 36
Aeronautical Authority 26
Aeronautics Act 44
Agency Members 9, 11, 38
Air Complaints 16, 32
Air Licenses 24-26
Air Tariffs 32-35
Annual Review 6, 7, 13, 27, 28
Atlantic Region Freight Assistance Act 4, 5, 8, 21, 22, 43, 44

**B**

Bilateral Air Agreements 26

**C**

Canola 18, 45
Coasting Trade Exemption Legislation 9, 24
Competitive Access 13, 14
Complaints
  Air 32
  Marine 32
  Rail 30
Confidential Contracts 30, 31
Corporate Management 38
Costing Investigations 20, 21
Costing Review - Western Grain 7, 21

**D**

Designated Provisions Regulations 13
Dispute Resolution 5, 6, 8, 9, 11, 29-36, 39

**E**

Eastern Rates Program 19, 42
Enforcement 24, 27

**F**

Freight Rates 18, 19, 20

**H**

Hearings 7, 38
Highway/railway crossings 31, 32

**I**

Industry Monitoring and Analysis 27, 28
International Air
  Agreements 25, 26
  Licensing 24, 25
  Services 25, 26

**L**

Legal Services 9, 11, 38

**M**

Market Entry and Analysis 5, 6, 8, 9, 11, 23-28, 39
Marine Complaints 32, 33
Maritime Freight Rates Act 4, 8, 21, 22, 41, 43
Mediation 29, 30
Mergers and Acquisitions 29, 30, 35

**N**

National Transportation Act 4, 5, 7, 8, 9, 13, 44
Northern Marine
  Licensing 24
  Tariffs 33
Northern Air Services 24, 25

**O**

Open Skies Policy 6, 12, 26
Organization Structure 9, 10, 11

**P**

Passenger train services
  non VIA 19, 42

**R**

Rail Complaints 30, 31
Rail Infrastructure 7, 31, 32
Rail Line
    Abandonments 14, 19, 20, 42
    Grain dependent 21
Rail Tariffs 30, 31
Railway Act 4, 5, 7, 8, 42, 43, 44
Railway audits 20
Railway/Pipeline Accident Investigations 7, 8
Rate Scales 18, 21
Regional Offices 10, 11, 13, 17, 22, 23, 38

**S**

Secretariat 9, 11, 38
Shipping Conference Exemption Act 13, 32, 33, 45
Station Removals 20
Subsidy Payments 17-22, 41-44

**T**

Tariffs
    Air 32-34
    Marine 32-34
    Rail 30, 31
Transfer Payments 17-22, 41-44
Transportation Services for Persons with Disabilities 6, 7, 13, 35, 36
Transportation Subsidies 5, 6, 8, 9, 11, 17-22, 39, 41-44
Trucking 14, 15, 16, 21

**V**

Via Rail 18, 19, 20

**W**

Western Grain 18, 20, 21
Western Grain Transportation Act 4-9, 18, 20, 21, 42, 45

# Office national des transports du Canada

# Budget des dépenses 1991-1992

## Partie III

**Plan de dépenses**

**Les documents budgétaires**

Le Budget des dépenses du gouvernement du Canada est divisé en trois parties. Commençant par un aperçu des dépenses totales du gouvernement dans la Partie I, les documents deviennent de plus en plus détaillés. Dans la Partie II, les dépenses sont décrites selon les ministères, les organismes et les programmes. Cette partie renferme aussi le libellé proposé des conditions qui s'appliquent aux pouvoirs de dépenser qu'on demande au Parlement d'accorder. Dans les documents de la Partie III, on fournit des détails supplémentaires sur chacun des ministères ainsi que sur leurs programmes surtout axés sur les résultats attendus en contrepartie de l'argent dépensé.

Les instructions sur la façon de se procurer ces documents se trouvent sur le bon de commande qui accompagne la Partie II.

© Ministre des Approvisionnements et Services Canada 1991

En vente au Canada par l'entremise des

Librairies associées
et autres libraires

ou par la poste auprès du

Groupe Communication Canada — Édition
Ottawa (Canada) K1A 0S9

N° de catalogue BT31-2/1992-III-69
ISBN 0-660-56336-3

# Budget des dépenses 1991-92

## Partie III

# Office national des transports du Canada

## Préface

Conçu pour servir de document de référence, le présent plan de dépenses propose, à ses utilisateurs, différents niveaux d'information pouvant répondre à leurs besoins propres.

Le document comprend trois sections. La section I présente l'aperçu et la description du Programme de l'Office national des transports du Canada, les données de base, les objectifs, la perspective de planification et les plans d'actualité. Pour plus de détails, le lecteur peut consulter la section II qui donne, pour chaque activité, les résultats prévus et les autres renseignements essentiels sur le rendement justifiant les ressources demandées. La section III fournit des renseignements supplémentaires sur les coûts et les ressources ainsi que des analyses spéciales permettant au lecteur de mieux comprendre le Programme.

La section I est précédée d'un tableau détaillé des autorisations de dépenser tirées de la Partie II du Budget des dépenses et du Volume II des Comptes publics. On assure ainsi la continuité avec les autres documents budgétaires tout en facilitant l'évaluation des résultats financiers du Programme au cours de l'année écoulée.

Le présent document permettra au lecteur de trouver aisément les renseignements recherchés. La table des matières présente le contenu de chaque section, et le sommaire financier de la section I contient des renvois aux renseignements plus détaillés de la section II. En outre, des renvois au fil des pages permettent au lecteur de trouver des précisions sur les postes de dépenses qui l'intéressent particulièrement.

# Table des matières

**Autorisations de dépenser**

A Autorisations pour 1991-1992 - Partie II du Budget des dépenses 4
B. Emploi des autorisations en 1989-1990 - Volume II des Comptes publics 5

**Section I**
**Aperçu du Programme**

A. Plans pour 1991-1992
1. Points saillants 6
2. Sommaire des besoins financiers 6

B. Rendement récent
1. Points saillants pour l'exercice en cours et l'exercice précédent 7
2. Examen des résultats financiers 8

C. Données de base
1. Introduction 9
2. Mandat 9
3. Objectif du Programme 9
4. Organisation du Programme en vue de son exécution 10

D. Perspective de planification
1. Facteurs externes qui influent sur le Programme 12
2. Etat des initiatives annoncées antérieurement 13
3. État des initiatives en cours 13
4. Initiatives complétées 13

E. Efficacité du Programme 14

**Section II**
**Analyse par activité**

A. Subventions au transport 18
B. Entrée sur le marché et analyse du marché 24
C. Règlement des différends 30
D. Gestion et administration 38

**Section III**
**Renseignements supplémentaires**

A. Aperçu des ressources du Programme - Office national des transports
1. Besoins financiers par article 41
2. Besoins en personnel 41
3. Paiements de transfert 43
4. Coût net du Programme 47

B. Renseignements supplémentaires
1. Lois fédérales appliquées à l'ONT ou qui lui confèrent des attributions 47
2. Documents approuvés par le Bureau du Conseil privé 47

C. Index par sujet 49

# Autorisations de dépenser

## A. Autorisations pour 1991-1992 - Partie II du Budget des dépenses

### Besoins financiers par autorisation

| Crédits (en milliers de dollars) | | Budget principal 1991-1992 | Budget principal 1990-1991 |
|---|---|---|---|
| **Office national des transports** | | | |
| 60 | Dépenses du programme | **32 615** | 31 649 |
| 75 | Contributions | **–** | 14 178 |
| (L) | Paiements à des compagnies de chemin de fer en vertu de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest | **725 500** | 633 200 |
| (L) | Paiements à des compagnies de chemin de fer et de transport en vertu de la Loi sur les chemins de fer | **7 200** | 7 000 |
| (L) | Paiements à des compagnies de chemin de fer en vertu de la Loi de 1987 sur les transports nationaux | **26 450** | 28 760 |
| (L) | Paiements à des compagnies de chemin de fer, de transport maritime et de camionnage en vertu de la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique | **92 182** | 85 451 |
| (L) | Paiements à des compagnies de chemin de fer en vertu de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes. | **9 746** | – |
| (L) | Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés | **3 970** | 3 791 |
| **Total de l'organisme** | | **897 663** | **804 029** |

### Crédits - Libellé et sommes demandées

| Crédits (dollars) | | Budget principal 1991-92 |
|---|---|---|
| 60 | Office national des transports - Dépenses du programme | 32 615 000 |

**Programme par activité**

| (en milliers de dollars) | Budget principal 1991-1992 | | | | | Budget principal 1990-1991 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Années-personnes autorisées* | Budgétaire | | | | |
| | | Fonctionnement | en capital | de transfert | Total | |
| Subventions au transport | 109 | 7 689 | 94 | 861 078 | 868 861 | 776 215 |
| Entrée sur le marché et analyse du marché | 94 | 6 612 | 174 | - | 6 786 | 6 349 |
| Règlement des différends | 104 | 7 398 | 103 | - | 7 501 | 7 147 |
| Gestion et administration | 184 | 14 116 | 399 | - | 14 515 | 14 318 |
| | 491 | 35 815 | 770 | 861 078 | 897 663 | 804 029 |
| Années-personnes autorisées en 1990-1991 | 491 | | | | | |

* Pour de plus amples renseignements concernant les années-personnes, veuillez consulter les tableaux 34 and 35, pages 41 and 42.

## B. Emploi des autorisations en 1989-1990 - Volume II des Comptes publics

| Crédits (dollars) | | Budget principal | Total disponible | Emploi réel |
|---|---|---|---|---|
| **Office national des transports** | | | | |
| 70 | Dépenses de fonctionnement | 33 023 000 | 33 889 297 | **33 504 434** |
| 75 | Contributions | 13 633 000 | 13 433 001 | **10 958 180** |
| (L) | Paiements à des compagnies de chemin de fer en vertu de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest | 472 148 000 | 568 754 615 | **568 754 615** |
| (L) | Paiements à des compagnies de chemin de fer et de transport en vertu de la Loi sur les chemins de fer | 62 964 000 | 32 207 332 | **32 207 332** |
| (L) | Paiements à des compagnies de chemin de fer en vertu de la Loi de 1987 sur les transports nationaux | 17 502 000 | 18 287 700 | **18 287 700** |
| (L) | Paiements à des compagnies de chemin de fer, de transport maritime et de camionnage en vertu de la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique | 82 164 000 | 86 481 452 | **86 481 452** |
| (L) | Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés | 3 967 000 | 3 967 000 | **3 967 000** |
| | **Total du Programme - Budgétaire** | 685 401 000 | 757 020 397 | **754 160 713** |

# Section I
# Aperçu du Programme

## A. Plans pour 1991-1992

### 1. Points saillants

Les points saillants du Programme pour 1991-1992 sont les suivants :

- la publication, par l'Office, du troisième examen annuel de l'application de la Loi de 1987 sur les transports nationaux (LTN 1987) et des autres lois portant sur la réglementation économique des transports (voir pages 14, 28 et 29)

- la poursuite du projet de règlement concernant les conditions du transport aérien intérieur de personnes handicapées (voir pages 36 et 37)

- l'élaboration d'un programme de protection des consommateurs et l'examen des règlements applicables pour garantir que les acomptes versés par les utilisateurs des services aériens de vols affrétés internationaux sont adéquatement protégés pour ce qui est tant du voyagiste que du transporteur aérien, pour garantir qu'il existe des fonds de sorte que les voyageurs qui se retrouvent dans une situation de détresse puissent revenir au Canada et que des remboursements soient versés ou que d'autres arrangements de voyage soient pris pour les autres détenteurs de billets lorsqu'une compagnie aérienne interrompt son service (voir page 26)

- la participation à des négociations bilatérales avec les Etats-Unis suite à la politique "Ciels ouverts" et les répercussions possibles de cette politique sur l'administration d'un accord (voir pages 12 et 27)

- la présentation du Ministre d'un rapport sur les investissements réels dans les chemins de fer en 1990, les programmes d'investissements généraux de 1991-1992 et les dépenses d'entretien en 1989, compte tenu de la compétence conférée à l'Office par la Loi sur le transport du grain de l'Ouest (voir page 21)

### 2. Sommaire des besoins financiers

**Tableau 1: Besoins financiers par activité**

| (en milliers de dollars) | Budget des dépenses 1991-92 | Prévu 1990-91 | Différence |
|---|---|---|---|
| Subventions au transport | **868 861** | 803 655 | 65 206 |
| Entrée sur le marché et analyse du marché | **6 786** | 7 088 | (302) |
| Règlement des différends | **7 501** | 7 163 | 338 |
| Gestion et administration | **14 515** | 14 235 | 280 |
| | **897 663** | 832 141 | 65 522 |
| Années-personnes *: Controllées par CT | 491 | 491 | |
| Autres | 12 | 10 | 2 |
| | 503 | 501 | 2 |

* Pour de plus amples renseignements concernant les années-personnes, veuillez consulter les tableaux 34 et 35, pages 41 et 42.

**Explication de la différence :** Les besoins financiers pour 1991-1992 sont supérieurs aux dépenses prévues pour 1990-1991. Cet écart est dû principalement aux facteurs suivants :

| | |
|---|---|
| • l'augmentation des paiements faits en vertu de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest | 80,3 million |
| • la diminution des paiements faits en vertu de la Loi sur les chemins de fer | (14,5 million) |

**Explication des prévisions pour 1990-1991 :** Les prévisions pour 1990-1991 sont supérieures de 28,1 millions de dollars, soit 3,5 %, au montant inscrit dans le Budget des dépenses principal (voir Autorisations de dépenser, page 4). Cet écart est dû principalement aux facteurs suivants :

| | |
|---|---|
| • l'augmentation des paiements faits en vertu de la Loi sur les chemins de fer | 14,6 million |
| • l'augmentation des paiements prévus sous le régime de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest | 12,0 million |
| • l'augmentation des paiements faits en vertu de la Loi de 1987 sur les transports nationaux | 1,2 million |
| • l'accroissement de la charge de travail et le rajustement des prix | 0,6 million |

## B. Rendement récent

### 1. Points saillants pour l'exercice en cours et l'exercice précédent

Les points saillants du Programme de l'Office national des transports de 1989-90 et d'une partie de celui de 1990-1991 sont les suivants :

- le deuxième examen annuel de l'application de la Loi de 1987 sur les transports nationaux (LTN 1987) et des autres lois de réglementation économique des transports, produit par l'Office, a été déposé par le ministre en juin 1990 (voir pages 14, 28 et 29);
- le Rapport annuel de l'Office a été distribué à plus de 3 000 personnes et l'Examen annuel de 1989 à quelque 5000 intéressés;
- à la suite de l'examen quadriennal des coûts dicté par l'article 38 de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, l'Office a remis le rapport de ses conclusions au ministre des Transports le 30 mars 1990 (voir page 22);
- la présentation d'un rapport du personnel à Transports Canada, le 22 mai 1990, confirmant que le barème annuel des taux fixé suivant la LTGO a favorisé les ports de la côte ouest (voir page 21);
- le transfert de l'activité Enquêtes sur les accidents de chemin de fer et de productoduc au Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports, en mars 1990;

- huit audiences publiques ont été tenues en 1989-1990 et six sont prévues pour 1990-1991. Ces audiences permettent au public de faire connaître ses vues dans les cas particuliers dont est saisi l'Office;

- l'Office effectue présentement une importante enquête sur les services de transport des personnes handicapées eu égard à la politique des transporteurs aériens canadiens concernant l'acceptation des voyageurs atteints de déficience (voir page 36);

- L'élaboration des « Lignes directrices pour la répartition des frais des sauts-de-mouton » (voir page 33);

- le Bureau du Conseil privé a approuvé 17 règlements ou autres documents (voir pages 47 et 48);

- la création d'un programme pour surveiller si les exigences en matière d'assurance responsabilité sont respectées et l'examen des dispositions applicables du Règlement sur les transports aériens (voir page 26).

## 2. Examen des résultats financiers

**Tableau 2 : Résultats financiers en 1989-1990**

| (en milliers de dollars) | 1989-90 | | |
|---|---|---|---|
| | Réel | Budget principal | Différence |
| Subventions au transport | 724 015* | 656 091 | 67 924 |
| Entrée sur le marché et analyse du marché | 6 560 | 6 302 | 258 |
| Règlement des différends | 7 231 | 8 011 | (780) |
| Enquêtes sur les accidents de chemin de fer et de productoduc | 2 453 | 2 400 | 53 |
| Gestion et administration | 13 902* | 12 597 | 1 305 |
| | 754 161 | 685 401 | 68 760 |
| Années-personnes: Contrôlées par CT | 533 | 527 | 6 |
| Autres | 10 | 12 | (2) |
| | 543 | 539 | 4 |

* La différence des coûts réels est due à une erreur administrative concernant la distribution des frais entre l'activité de Subventions au transport et celle de la Gestion et Administration.

**Explication de la différence :** Les besoins financiers réels ont excédé d'environ 68,8 millions de dollars, soit 10,0 %, le montant inscrit dans le Budget des dépenses principal. Cet écart est dû principalement aux facteurs suivants :

- l'augmentation des paiements faits en vertu de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest — 96,6 million

- la diminution des paiements faits en vertu de la Loi sur les chemins de fer — (30,8 million)

- l'augmentation des paiements faits en vertu de la Loi sur les subventions aux transports dans la Région Atlantique — 4,3 million
- la diminution des paiements faits en vertu de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes — (2,6 million)
- l'augmentation des paiements faits en vertu de la Loi de 1987 sur les transports nationaux — 0,8 million
- l'accroissement de la charge de travail et le rajustement des prix — 0,5 million

## C. Données de base

### 1. Introduction

Créé le 1er janvier 1988 par la Loi de 1987 sur les transports nationaux (LTN 1987), l'Office national des transports est l'organisme fédéral responsable de la réglementation économique des entreprises canadiennes de transport de compétence fédérale. La création de l'Office et l'application de la Loi ont donné au gouvernement fédéral les moyens d'instaurer des réformes réglementaires visant à favoriser une concurrence accrue, à réduire la réglementation économique et à laisser jouer davantage les forces du marché dans le secteur des transports. Conséquemment, l'Office a pour mandat d'établir et d'appliquer un processus de réglementation efficace qui soit à la fois expéditif, ouvert et accessible, et de régler avec compétence, autonomie et impartialité les questions dont il est saisi.

### 2. Mandat

L'article 6 de la Loi de 1987 sur les transports nationaux fixe la constitution de l'Office national des transports. Celui-ci est investi de tous les pouvoirs, droits et privilèges d'une cour supérieure sur les questions qui relèvent de sa compétence. Il est habilité à imposer des règlements, des décisions et des arrêtés concernant ces questions. Il exécute toutes les attributions que lui confèrent la Loi de 1987 sur les transports nationaux et les lois connexes. La liste intégrale de ces lois est donnée dans la section III (voir page 47).

Le rôle de l'Office dans le transport est distinct de celui de Transports Canada. Le premier est responsable de la réglementation économique des transports, tandis que le second s'occupe de la formulation des politiques afin d'appuyer le ministre des Transports, d'assumer des responsabilités liées à la réglementation de la sécurité des transports et de fournir certains services de transport.

L'Office entretient aussi des rapports avec l'Office du transport du grain sous le régime de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, avec Agriculture Canada au sujet du Fonds de stabilisation du grain de l'Ouest et d'autres programmes d'aide aux producteurs agricoles, avec le ministère des Affaires extérieures concernant les accords bilatéraux sur les services aériens et avec Revenu Canada au sujet du Règlement d'exemption pour le cabotage.

### 3. Objectif du Programme

L'Office a pour but de favoriser la mise en œuvre de la politique nationale des transports par la réglementation économique des transporteurs et des modes de transport qui relèvent de la compétence du gouvernement fédéral.

## 4. Organisation du Programme en vue de son exécution

**Structure par activité :** Le Programme de l'Office national des transports comporte quatre activités. Trois d'entre elles ont trait aux fonctions de réglementation énoncées dans le mandat de l'Office, à savoir : l'administration des programmes fédéraux de subventions, la réglementation de l'entrée des transporteurs sur le marché et de leur sortie, et le règlement expéditif et peu coûteux des différends. La quatrième activité, « Gestion et administration », soutient le Programme dans son ensemble.

**Organisation :** L'ONT exerce ses attributions par l'entremise de ses membres, plus précisément du président, du vice-président, de sept membres permanents et d'au plus six membres temporaires, tous nommés par le gouverneur en conseil. Il est structuré en trois directions générales de programmes et quatre directions générales de soutien administratif. Tous les directeurs généraux sont sous l'autorité du directeur exécutif qui, lui-même, relève du président.

Les directions générales de programmes correspondent respectivement aux trois fonctions de réglementation de l'Office. Ce sont la Direction générale des subventions au transport, la Direction générale de l'entrée sur le marché et de l'analyse du marché et la Direction générale du règlement des différends. Le soutien en matière d'administration et de réglementation est fourni par la Direction générale des services juridiques, le Secrétariat de l'Office, la Direction générale des ressources humaines et la Direction générale de l'administration centrale et des activités régionales.

L'Office a son siège dans la région de la Capitale nationale et des bureaux régionaux à Saskatoon, Moncton, Montréal, Thunder Bay et Whitehorse. Ces derniers s'occupent des aspects régionaux des activités, sous la direction fonctionnelle des directions générales de programmes.

Le tableau 3 illustre le rapport entre les activités de l'Office et sa structure organisationnelle.

**Tableau 3 : Ressources pour 1991-1992 par organisation et par activité (en milliers de dollars)**

| Activités / Organisation | Subventions au transport | Entrée sur le marché et analyse du marché | Règlement des différends | Gestion et administration | Total de l'organisation |
|---|---|---|---|---|---|
| Membres<br>26 A-P | | | | 2 966<br>26 A-P | 2 966 |
| Bureau du directeur exécutif<br>4 A-P | | | | 303<br>4 A-P | 303 |
| Subventions au transport<br>71 A-P | 764 477<br>71 A-P | | | | 764 477 |
| Entrée sur le marché et analyse du marché<br>89 A-P | | 6 412<br>89 A-P | | | 6 412 |
| Règlement des différends<br>97 A-P | | | 6 981<br>97 A-P | | 6 981 |
| Services juridiques<br>18 A-P | | | | 1 454<br>18 A-P | 1 454 |
| Secrétariat<br>26 A-P | | | | 1 580<br>26 A-P | 1 580 |
| Ressources humaines<br>22 A-P | | | | 1 308<br>22 A-P | 1 308 |
| Direction générale de l'administration centrale et activités régionales<br>93 A-P | | | | 6 416<br>93 A-P | 6 416 |
| Région de l'Ouest (Saskatoon)<br>12 A-P | 248<br>3 A-P | 248<br>3 A-P | 331<br>4 A-P | 168<br>2 A-P | 995 |
| Région de l'Atlantique (Moncton)<br>45 A-P | 104 136<br>35 A-P | 126<br>2 A-P | 189<br>3 A-P | 320<br>5 A-P | 104 771 |
| Total-activités (en milliers de dollars) | 868 861 | 6 786 | 7 501 | 14 515 | 897 663 |
| Total-activités (A-P) | 109 A-P | 94 A-P | 104 A-P | 196 A-P | 503 A-P |

## D. Perspective de planification

### 1. Facteurs externes qui influent sur le Programme

La législation canadienne des transports a été conçue pour favoriser un environnement plus dynamique et plus compétitif pour les services de transport. Elle reconnaît l'importance primordiale de ces services dans l'amélioration de la position concurrentielle du Canada dans l'économie mondiale et leur rôle dans la croissance économique de ses régions. Par ailleurs, les changements qui se produisent sur les marchés internationaux et intérieurs et qui conditionnent le rendement économique global du pays, se répercutent inévitablement sur le réseau des transports. Des changements liés à l'évolution de la situation économique et de la concurrence peuvent avoir une incidence sur les prix, les tarifs et les services offerts par les transporteurs, sur l'entrée sur le marché et sur la sortie de celui-ci, ainsi que sur la propriété et le contrôle du secteur des transports et, par conséquent, sur la charge de travail de l'Office.

Tels sont les principaux facteurs qui influent sur l'industrie des transports. Cependant, d'autres peuvent avoir une incidence. Certains peuvent fausser le marché et empêcher la réalisation d'un réseau de transport plus concurrentiel, par exemple :

- les changements dans la structure du capital social;
- l'infrastructure des transports et sa capacité de s'adapter aux changements de l'industrie;
- les questions de sécurité et d'environnement;
- les changements opérationnels instaurés par l'industrie qui peuvent limiter les perspectives de concurrence.

Nombre de ces facteurs seront surveillés par l'Office afin de déterminer l'étendue de leur incidence sur le milieu des transports ainsi que sur l'environnement en vertu duquel l'exploitation doit se faire. Certains des changements pourraient entraîner des modifications des politiques qui pourraient éventuellement se répercuter sur les responsabilités de l'Office. A titre d'exemples on peut mentionner la politique sur les systèmes informatisés de réservation mentionné l'an dernier et sur laquelle on travaille actuellement ainsi que les négociations bilatérales qui seront entreprises avec les Etats-Unis concernant la politique intitulée "Ciels Ouverts". Les règlements en la matière seront vraisemblablement administré par l'Office (voir page 27).

Il y a d'autres facteurs, entre autres des décisions qu'a prises ou que prendra le gouvernement, qui se répercuteront ultérieurement sur le milieu des transports et les objectifs du Programme. En voici quelques exemples :

- la décision prise par le gouvernement quant aux moyens d'examiner en profondeur le fonctionnement de la LTN 1987, comme le prévoit la législation, ainsi que les répercussions de cet examen sur les programmes et les activités de l'Office.
- la décision prise par le Bureau fédéral d'examen des évaluations environnementales concernant les questions de la compétence de l'Office qui devront être soumises à des évaluations environnementales.

Comme on peut le constater, de nombreux facteurs peuvent se répercuter sur le secteur des transports et, par voie de conséquence, sur le Programme de l'Office. Nombre des attributions de l'Office sont assujetties à des délais fixés par la loi ou à des contraintes de temps et nécessitent une action immédiate. Demeurer attentif à l'évolution des demandes pour ses services tout en respectant les délais légaux et autres est un défi constant et de taille pour

l'Office. Soucieux d'être à la hauteur, l'Office a conçu et mis en œuvre divers systèmes et processus de gestion et il entend accroître le recours à la technologie moderne.

## 2. Etat des initiatives annoncées antérieurement

L'implantation de la nouvelle technologie, en particulier des systèmes informatisés, demeure une priorité dominante afin d'accroître la productivité et d'assurer que l'Office puisse s'acquitter des responsabilités que lui confie la loi. Les moyens techniques et les gains d'efficacité opérationnelle connexes sont essentiels pour l'Office dont une grande partie du travail est subordonnée à des délais fixés par la loi. L'Office entend suivre de près l'évolution de grands projets d'informatisation déjà entrepris et ce au cours des quelques prochaines années, pour accroître l'efficacité et le contrôle de son programme (voir pages 23, 34 et 40).

L'Office ne procèdera pas avec son projet de règlement concernant les textes désignés qui aurait habilité l'Office à imposer une amende lorsqu'il y a infraction à certaines dispositions du Règlement sur les transporteurs aériens. L'Office a jugé qu'une modification à la LTN, 1987 lui permettrait de continuer son travail à cet égard d'une façon plus efficace.

## 3. État des initiatives en cours

- L'Office a poursuivi la formulation de règlements concernant les conditions du transport aérien intérieur de personnes handicapées. Suite à des consultations, un projet de règlements interdisant aux transporteurs aériens d'exiger le paiement pour disposer de l'assistance nécessaire à leur autonomie fonctionnelle ou pour l'usage de sièges supplémentaires dont elles ont besoin, a été soumis au Bureau du Conseil privé. Le projet de règlement sur les normes d'accessibilité de l'équipement a aussi été soumis au Bureau du Conseil privé et, on prévoit une publication préalable de ce dernier au printemps de 1991 (voir pages 36 et 37).

- Les travaux se poursuivent relativement aux dispositions du Règlement sur les transports aériens touchant un règlement sur l'assurance responsabilité civile (voir page 26).

## 4. Initiatives complétées

- Les travaux d'informatisation du traitement des demandes de subventions selon les prix dans la Région atlantique est opérationnel depuis le 1er octobre 1990 (voir page 40).

- Le transfert de l'activité « Enquêtes sur les accidents de chemin de fer et de productoduc » au Bureau canadien d'enquêtes sur les accidents dans le transport et de la sécurité des transports le 29 mars 1990.

- L'Office a produit son deuxième examen annuel des répercussions de la réforme de la réglementation sur l'industrie des transports déposé par le Ministre le 15 juin 1990 (voir Efficacité du Programme, page 14).

## E. Efficacité du Programme

L'Office national des transports est tenu, aux termes de l'article 267 de la Loi de 1987 sur les transports nationaux, de procéder à un examen de l'efficacité de la nouvelle législation des transports, c'est-à-dire de la Loi de 1987 sur les transports nationaux, de la Loi de 1987 sur les transports routiers, de la Loi dérogatoire de 1987 sur les conférences maritimes, pour chacune des années de 1988 à 1991, inclusivement, et d'en faire rapport au ministre. Cet examen doit être remis au ministre au plus tard le 31 mai de chaque année. Celui-ci le dépose ensuite devant la Chambre des communes et le Sénat dans les quinze premiers jours de séance de chacune de ces chambres du Parlement. L'examen annuel de 1989 de l'Office a été déposé le 15 juin 1990.

De portée passablement étendue, l'examen aborde précisément les points suivants, comme l'exige la Loi : les changements des prix et du niveau de service offerts aux expéditeurs et aux voyageurs; les changements de la structure, de l'efficacité et des niveaux de l'emploi dans l'industrie des transports; le temps nécessaire à l'Office pour l'étude des plaintes, des demandes et des autres questions; les répercussions des prix de ligne concurrentiels sur les compagnies de chemin de fer; et les abandons de lignes ferroviaires. Le sommaire du deuxième examen annuel de l'Office national des transports est reproduit ci-après.

### Sommaire

En dépit d'un ralentissement de l'activité économique, les usagers des services de transport ont de nouveau bénéficié d'une concurrence vigoureuse au cours de la deuxième année de la réforme de la réglementation. Bien que tous les modes de transport aient subi davantage les pressions de la concurrence, des différences de nature et de degré ont été observées. Certains ont fait face à une concurrence accrue tandis que pour d'autres, les pressions sont venues de l'intérieur de leur propre mode.

Cependant, il s'avère prématuré, à ce stade-ci, de procéder à une évaluation finale de l'incidence de la réforme de la réglementation, pour les raisons suivantes :

- les expéditeurs en sont encore à apprendre à tirer pleinement profit des dispositions orientées vers les usagers dans la nouvelle législation; et

- les transporteurs, eux, continuent de s'adapter au nouvel environnement concurrentiel; et des événements s'étant produits en dehors du secteur des transports, tels que l'Accord sur le libre-échange entre le Canada et les États-Unis, sont en voie de modifier les besoins des usagers en matière de transport au Canada.

### Prix et Tarifs

- Les augmentations de prix et de tarifs observées dans le secteur des transports en 1989 ont été généralement inférieures au taux d'inflation. On rapporte deux exceptions : le tarif des classes Affaires et Économie dans les transports aériens et le taux de fret des services maritimes d'approvisionnement dans le réseau de l'Athabasca.

- Dans le secteur du transport aérien, les tarifs des classes Affaires et Économie ont augmenté à un rythme plus élevé que celui de l'indice des prix à la consommation. Cependant, près de deux passagers sur trois ont voyagé à tarif réduit et bénéficié d'un grand éventail de prix.

- Dans le secteur ferroviaire, les résultats de l'enquête que l'Office a menée auprès des expéditeurs et certaines autres données démontrent que la hausse des tarifs a été freinée par la concurrence.

- Dans le secteur du camionnage, les tarifs sont demeurés généralement stables en 1989 en dépit de la forte concurrence dans certains marchés transfrontaliers des services de camionnage de charges complètes.

- Les taux de fret des services d'approvisionnement dans le delta du Mackenzie et dans l'ouest de l'Arctique, ont augmenté de 3 p. 100 (hausse identique à celle de 1988), mais les fortes hausses dans le réseau de l'Athabasca ont été source d'inquiétude pour les expéditeurs de cette région.

- Exception faite des transports par eau, les frais de main-d'uvre, dans les entreprises de services de transport, ont augmenté moins rapidement que dans ceux de l'ensemble de l'économie. Cependant, les transporteurs sont généralement d'avis qu'ils sont allés aussi loin qu'ils le pouvaient dans leurs initiatives de réduction de prix.

**Services**

- La majorité des usagers interrogés croient que les services de transport offerts en 1989 sont soit demeurés inchangés ou se sont améliorés par rapport à l'année précédente.

- Dans le secteur des transports aériens, on constate qu'il y a eu, en 1989, une légère baisse dans le niveau de service en raison principalement de la faiblesse de l'économie. Cependant, les niveaux de service offerts en 1989 étaient plus élevés que ceux de 1987 et de beaucoup supérieurs à ceux prévalant en 1983, année qui a précédé la réforme de la réglementation des transports aériens.

- Les deux grands transporteurs canadiens, Air Canada et Canadien, ont continué de se retirer des petits marchés intérieurs pour concentrer leurs activités sur les routes intérieures de longue distance, et les liaisons transfrontalières et internationales. De façon générale, les localités qui ne sont plus desservies par les grands transporteurs ont dorénavant accès à un plus grand choix de vols offerts à partir d'appareils mieux adaptés à ce type de marché à faible densité.

- Malgré qu'un certain nombre de transporteurs fréteurs entrés assez récemment sur le marché aient fait faillite, la disponibilité de services de transport à bas prix est demeurée la même.

- D'après les enquêtes de l'Office, les expéditeurs se disent généralement satisfaits des services de transport ferroviaire et de camionnage fournis en 1989.

- Des changements d'ordre structurel incluant des fusions, acquisitions, affiliations et même des faillites, ont été signalés au cours de l'année. De manière générale, ils ont fort peu perturbé les services et ont entraîné très peu d'ennuis aux usagers.

**Activités de Transport**

- En 1989, les transporteurs n'ont pu maintenir les hauts niveaux de trafic des deux années précédentes. Ils ont cherché à amenuiser l'impact de ces baisses de trafic en introduisant diverses mesures de compression de coûts. Il y a eu également dans tous les modes de transport, l'annonce d'un certain nombre d'investissements à long terme.

- Malgré la mise en uvre de l'Accord de libre-échange entre le Canada et les États-Unis, le volume des exportations canadiennes vers les États-Unis n'a pas augmenté de façon appréciable. Cet état de choses résulte d'un ralentissement de la croissance dans l'économie américaine et d'une compétitivité canadienne affaiblie par l'appréciation de 17,3 p. 100 depuis 1986 de la devise canadienne par rapport au dollar américain.

**Enjeux**

- Les grands enjeux auxquels a fait face l'industrie des transports au Canada, ont été axés sur les questions d'infrastructure. Ces questions concernaient la congestion à l'aéroport international Pearson et la capacité des systèmes de contrôle du trafic aérien, l'expansion du réseau routier national, l'importance des coûts d'utilisation des routes recouvrés auprès des usagers et la rationalisation des réseaux ferroviaires. Lorsque soulevées, ces questions ont été débattues du point de vue de leur incidence sur la compétitivité.

**Relations entre transporteurs et usagers**

- Dans ce contexte plus concurrentiel, les expéditeurs sont de plus en plus à même d'obtenir des services de transport correspondant aux modalités de leurs besoins en négociant des contrats ou en utilisant des appels d'offre pour choisir leur transporteur. Le succès soutenu des contrats confidentiels du côté des services ferroviaires illustre bien cette nouvelle situation.

- Les termes et conditions des services de transport négociés par une entreprise dans toute industrie donnée s'avèrent l'un des facteurs déterminant la compétitivité relative de cette entreprise dans le marché. Il s'ensuit que les détails ayant trait aux services de transport utilisés sont considérés comme une information privilégiée rendant compte de leur situation commerciale et tant les usagers que les transporteurs s'efforcent de protéger cette information afin de préserver leur position concurrentielle.

**Transport intermodal**

- L'intégration des services entre les divers modes de transport, devient de plus en plus importante pour répondre aux besoins des expéditeurs canadiens. Bien que la concurrence soit inhérente au transport intermodal, il existe, entre les divers modes, une complémentarité telle que chacun a avantage à ce que les autres soient en santé. Plus du tiers des expéditeurs ayant répondu à l'enquête de l'Office en 1989, ont déclaré faire appel aux services de transport intermodal pour expédier en moyenne environ le cinquième de leur trafic. La mise au point de forfaits de transport, alliant les services de deux modes de transport ou plus, permet d'exploiter les avantages propres à chaque mode, d'améliorer le service, de réduire les coûts, de maximiser l'efficacité et la souplesse des services pour les expéditeurs et les usagers.

**Continentalisation des marchés**

- Les tendances vers une orientation nord-américaine des activités de transport se sont poursuivies en 1989.

- La libéralisation des services aériens en Amérique du Nord demeure soumise aux accords bilatéraux entre le Canada et les États-Unis. Les deux pays s'entendent pour dire qu'il y a lieu de libéraliser davantage leurs relations bilatérales dans le transport aérien et ils se proposent d'oeuvrer à la réalisation de cet objectif.

- Dans le secteur ferroviaire, des services récemment inaugurés de transport par wagon à deux niveaux et l'emphase accrue sur les liaisons nord-sud attestent de cette tendance à la continentalisation des services destinés à répondre aux besoins des expéditeurs ferroviaires.

- Dans le camionnage, des transporteurs américains et canadiens ont acquis des intérêts de l'autre côté de la frontière. Pour les entreprises canadiennes de camionnage, ces décisions ont été justifiées par les différences entre les deux pays dans les frais d'exploitation mais elles leur permettent une plus grande efficacité dans leur desserte des marchés intérieur et transfrontalier.

- Les compagnies de transport maritime considèrent le Canada et les États-Unis comme un marché unique et conséquemment adaptent leurs activités selon l'offre et la demande sur l'ensemble du marché nord-américain.

- Cette tendance vers une intégration plus poussée du secteur des transports en Amérique du Nord suscite des réactions diverses mais généralement positives. Les expéditeurs, les transporteurs et les exploitants de terminaux qui espèrent profiter de cette évolution, prévoient élargir leurs débouchés et percer de plus grands marchés. D'autres voient dans cette évolution, une menace à la survie de leur entreprise et préconisent des mesures protectionnistes pour contrer cette éventualité.

- Compte tenu de cette évolution, il importe que le contexte opérationnel, institutionnel et réglementaire des transports soit en harmonie avec celui des pays partenaires commerciaux de façon à assurer une utilisation optimale des ressources du secteur des transports.

- Le marché des transports connaît de grandes transformations découlant de la réforme de la réglementation et d'autres facteurs comme l'allégement et l'abolition des barrières commerciales. Par leur action combinée, ces facteurs modifient le réseau canadien de transport de façon à l'adapter aux besoins des années 1990 des expéditeurs et des voyageurs.

# Section II
# Analyse par activité

## A. Subventions au transport

### Objectif

Assurer une indemnisation juste et raisonnable pour les services de transport imposés à titre de service public ou de service essentiel à la viabilité économique d'une région du Canada, par l'administration efficace et économique des programmes de subventions aux services de transport; assurer l'établissement d'un réseau de transport efficace et adapté qui satisfait aux exigences du commerce canadien, grâce à une gestion efficace du programme de rationalisation du réseau ferroviaire.

### Description

L'activité «Subventions au transport» concerne le paiement de subventions à l'appui des services de transport; l'établissement des frais et des pertes ferroviaires, et la détermination des prix de transport des marchandises; le calcul des prix compensatoires déterminés par la loi qui régit le transport du grain de l'Ouest et du canola; la vérification des frais facturés à VIA Rail; le suivi des investissements et des dépenses des chemins de fer pour le transport du grain de l'Ouest; la réglementation de l'établissements des coûts des chemins de fer et leurs pratiques comptables, et l'évaluation des propositions de rationalisation du réseau ferroviaire.

L'activité comporte cinq sous-activités dont quatre, prix et paiements, rationalisation du réseau ferroviaire, suivi et analyse, et vérifications et enquêtes sur les coûts, sont administrées par la Direction générale des subventions au transport. La Direction générale compte 71 employés au siège de l'Office et elle assure la direction fonctionnelle du personnel des bureaux régionaux de Saskatoon et Moncton, lesquels s'occupent des aspects locaux liés aux sous-activités. La cinquième sous-activité, le Programme de subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique, relève du bureau de Moncton.

### Sommaire des ressources

L'activité «Subventions au transport» représente 21,3 % de l'ensemble des dépenses du Programme (à l'exclusion des paiements de transfert) et 96,8 % lorsqu'on inclut les paiements de transfert. Elle mobilise 22,2 % de toutes les années-personnes.

**Tableau 4 : Sommaire des ressources de l'activité**

| (en milliers de dollars) | Budget des dépenses 1991-1992 | | Prévu 1990-1991 | | Réel 1989-1990 | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | $ | A-P | $ | A-P | $ | A-P |
| Prix et paiements | 760 583 | 19 | 698 330 | 21 | 620 742 | 19 |
| Rationalisation du réseau ferroviaire | 1 162 | 16 | 1 147 | 16 | 1 202 | 16 |
| Suivi et analyse | 868 | 11 | 828 | 11 | 897 | 12 |
| Vérifications et enquêtes sur les coûts | 1 950 | 26 | 1 900 | 26 | 1 994 | 28 |
| Programme de subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique | 104 072 | 34 | 101 230 | 32 | 98 962 | 29 |
| Administration de l'activité | 226 | 3 | 220 | 3 | 318 | 3 |
| | 868 861 | 109 | 803 655 | 109 | 724 015 | 107 |

**Tableau 5 : Résultats financiers en 1989-1990***

| (en milliers de dollars) | Réel | 1989-1990 Budget principal | Différence |
|---|---|---|---|
| Prix et paiements | 620 742 | 554 281 | 66 461 |
| Rationalisation du réseau ferroviaire | 1 202 | 1 002 | 200 |
| Suivi et analyse | 897 | 694 | 203 |
| Vérifications et enquêtes sur les coûts | 1 994 | 1 544 | 450 |
| Programme de subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique | 98 862 | 98 270 | 592 |
| Administration de l'activité | 318 | 300 | 18 |
| | 724 015 | 656 091 | 67 924 |

* Reflète les changements de titres et restructurations mineures des fonctions. Administration de l'activité remplace bureau du directeur général. La différence des coûts réels est due à une erreur administrative concernant la distribution des frais entre l'activité de subventions au transport et celle de la Gestion et Administration.

**Explication de la différence :** Les besoins financiers réels ont été supérieurs de 68 millions de dollars environ, soit 14,0 %, au montant inscrit dans le Budget des dépenses principal, à cause, principalement, de l'augmentation des paiements de subventions, ainsi qu'on l'explique à la page 8.

**Données sur le rendement et justification des ressources**

**Prix et paiements :** Des ressources sont requises pour l'administration des subventions, la fixation des prix et les programmes d'établissement des prix de revient. Cela comprend la nécessité constante de calculer les paiements et d'appliquer les barèmes de transport des marchandises appropriés pour les mouvements du grain de l'Ouest et des produits du colza canola, l'établissement des frais facturés à VIA Rail par le CN et le CP, ainsi que les paiements de subventions pour les embranchements et les services voyageurs autres que ceux de VIA. De plus amples détails sur tous les paiements de subventions qu'administre l'Office sont donnés à la page 43.

**Tableau 6 : Sommaire des paiements**

| (en milliers de dollars) Autorisations | Budget des dépenses 1991-1992 | Prévu 1990-1991 | Réel 1989-1990 |
|---|---|---|---|
| Loi sur les chemins de fer | 7 200 | 21 637 | 32 207 |
| Loi de 1987 sur les transports nationaux | 26 450 | 29 980 | 18 288 |
| Loi sur le transport du grain de l'Ouest | 725 500 | 645 212 | 568 755 |

La Loi sur le transport du grain de l'Ouest charge l'Office de l'établissement du barème annuel. Les barèmes des trois prochaines campagnes agricoles seront calculés par indexation des coûts de l'année de référence 1988 au moyen des indices de prix composés et de prévisions des volumes de grain (fournies par l'Office du transport du grain). Le barème pour la campagne agricole 1991-1992 doit être rendu public au plus tard le 30 avril 1991. Avant de fixer un barème final, l'Office doit consulter l'industrie.

Les subventions sont calculées d'après le nombre de tonnes de grain réellement transportées. Les paiements mensuels aux cinq compagnies de chemin de fer doivent être faits au plus tard trente jours après la réception des réclamations. Cinquante-deux réclamations sont étudiées grâce à une série de programmes informatisés ainsi que des vérifications sur place de

validation et des vérifications permettant de contrôler plus de 400 000 mouvements par rapport à des critères précis définis dans la LTGO. Divers contrôles informatisés sont aussi effectués durant l'exercice. En 1990-1991, 33 expéditeurs, au total, auront fait l'objet d'une visite et 10 autres auront fourni au bureau régional de l'Office, dans l'Ouest, des documents corroborant des mouvements. La vérification sur place a comporté la validation de 6 000 entrées choisies au hasard, soit environ 8 % du nombre total d'entrées qui pourraient faire l'objet d'une vérification sur place.

Les prix compensatoires minimums pour le transport du canola jusqu'à des ports de l'Est du Canada sont fixés par l'Office en conformité avec le décret CT 1976-894. L'établissement annuel des taux nécessite de calculer les coûts variables de tous les mouvements. En 1989-1990, 1 700 taux ont été établis.

Les enquêtes sur les frais facturés à VIA par le CN et le CP pour les années 1985 à 1988 ont été parachevées en 1989-1990 et présentées au ministre. La détermination du règlement des factures pour les années 1987 et 1988 a été soumise au ministre au milieu de 1990. Les frais facturés à VIA pour les services rendus en 1989 seront étudiés en 1990-1991.

Les paiements de subventions aux compagnies de chemin de fer pour l'exploitation d'embranchements déficitaires et de services voyageurs autres que ceux de VIA, exploités dans l'intérêt du public, ont totalisé 40,4 millions de dollars en 1989-1990. En tout, 46 réclamations ont été traitées. En 1989-1990, des paiements anticipés seront faits mensuellement pour les lignes et les services exploités sans interruption, et les paiements définitifs seront versés à l'égard des activités de l'année précédente, en se basant sur les réclamations initiales et finales déposées à l'Office par les compagnies de chemin de fer. Des paiements de 47,6 millions de dollars sont prévus pour l'exercice financier 1990-1991.

Le budget du gouvernement fédéral est en vigueur depuis l'abolition du programme de subvention des taux de transport vers l'Est arrêtée au 15 juillet 1989.

La sous-activité comprend aussi les projets d'établissement des coûts pour les besoins de diverses enquêtes sur les taux que coordonne la Direction générale du règlement des différends de l'Office. Cinq affaires devraient être terminées en 1990-1991.

**Rationalisation du réseau ferroviaire :** Des ressources sont nécessaires pour évaluer et traiter les demandes présentées par les compagnies de chemin de fer en vue d'obtenir l'autorisation d'abandonner l'exploitation d'embranchements ou de tronçons de lignes ferroviaires et de réduire le nombre de bâtiments de gare. Avant de rendre une décision, l'Office doit évaluer, pour chaque demande d'abandon d'une ligne ferroviaire, la situation économique actuelle et prospective. Les besoins des expéditeurs doivent être soigneusement pesés par rapport aux objectifs d'amélioration de la rentabilité de la compagnie de chemin de fer et de réduction du fardeau de subvention du gouvernement fédéral. Cette sous-activité requiert beaucoup d'interaction et de consultations avec les expéditeurs, les associations d'expéditeurs, les compagnies de chemin de fer, les députés fédéraux, les gouvernements provinciaux et municipaux, les syndicats, d'autres ministères de l'État et le public en général.

La Loi de 1987 sur les transports nationaux permet aux compagnies canadiennes de chemin de fer d'abandonner annuellement 4 % de leur réseau de voies. Au 31 décembre, l'Office a ordonné l'abandon de 1,19 % des voies du réseau du CN et de 3,75 % de celles du CP. Cela correspond à 232,7 milles de voie pour le CN et 497,65 milles de voie pour le CP. Il a aussi ordonné l'abandon de 92,2 milles de voies du réseau de CP, mais ce chiffre n'est pas compté dans le plafond de 4%.

À mesure que se rétrécira le réseau ferroviaire au Canada, les abondons de lignes seront plus litigieux et la participation de l'Office sera davatange visible sur la scène publique. L'Office peut s'attendre dans un avenir prévisible à recevoir un grand nombre de demandes.

**Tableau 7: Charge de travail attribuable à la rationalisation du réseau ferroviaire**

| | Budget des dépenses 1991-1992 | Prévu 1990-1991 | Réel 1989-1990 |
|---|---|---|---|
| **Programme d'abandon d'embranchements** | | | |
| Nouvelles demandes | | | |
| - reçues pendant l'année | 29 | 25 | 14 |
| - reportées de l'année précédente | 18 | 11 | 18 |
| Réexamens | | | |
| - année en cours | 1 | 4 | 13 |
| - reportés de l'année précédente | 0 | 6 | 11 |
| Autres (modifications, appels, révisions, sursis, etc.) | 10 | 14 | 5 |
| Décisions rendues | 35 | 24 | 35 |
| Demandes de détermination au sujet d'épis | 7 | 6 | 12 |
| **Demandes d'autorisation d'enlever des bâtiments de gare** | | | |
| - reçues pendant l'année | 75* | 160* | 8 |
| - reportées de l'année précédente | 25 | 6 | 26 |
| Correspondance liée aux demandes d'abandon | 2 300 | 2 300 | 2 000 |

* Demandes attribuables aux réductions des services de VIA Rail, au 15 janvier 1990.

Deux grands faits nouveaux se répercuteront sur la prévision du nombre de demandes d'enlèvement de bâtiments de gare. La Loi sur le patrimoine canadien, qui pourrait limiter ou restreindre la fermeture ou la démolition de gares, et les coupures des services de VIA Rail (principal propriétaire des gares restantes) pourraient encore se répercuter sur les demandes en 1991-1992. Il n'est pas possible pour l'heure de prévoir avec exactitude leur incidence individuelle et globale.

**Vérifications et enquêtes sur les coûts :** Des ressources sont nécessaires pour les vérifications de conformité, les vérifications spéciales et analyses particulières des comptes des compagnies de chemin de fer, pour la production des rapports financiers et pour l'exécution des calculs nécessaires au contrôle de l'intégrité des données utilisées par les chemins de fer dans le calcul des paiements de subvention, des prix de transport des marchandises et des pertes d'exploitation des chemins de fer relatives aux propositions de rationalisation du réseau ferroviaire.

**Tableau 8 : Rendement de la vérification**

| | Budget des dépenses 1991-1992 | Prévu 1990-1991 | Réel 1989-1990 |
|---|---|---|---|
| Vérifications | 100,0 | 100,0 | 41,0 |
| Requêtes particulières | - | - | - |
| Total | 100,0 | 100,0 | 41,0 |
| Vérifications par A-P | 8,0 | 8,0 | 2,9* |

* redéploiement de l'effectif à cause de l'examen quadriennal des coûts dicté par la LTGO

En 1989-1990, les enquêtes spéciales sur les coûts comprennent une étude sur les taux de la Burlington Northern ainsi qu'une étude du transport vers l'Est et vers l'Ouest sous le régime de la LTGO (Transports Canada a demandé au personnel de l'Office d'examiner les préoccupations exprimées par des intéressés de l'industrie et du gouvernement provincial de l'Ontario, selon

lesquelles les taux prescrits par la LTGO ne reflètent pas équitablement les coûts de transport vers les ports canadiens, au détriment du port de Thunder Bay, et de lui faire rapport d'ici avril 1990). Les enquêtes comprennent également l'étude sur la contribution des compagnies de chemin de fer aux coûts fixes, le rapport de l'investissement net à l'investissement brut des compagnies de chemin de fer, les salaires des équipes réduites, la réduction d'effectifs des compagnies de chemin de fer, les trains sans fourgon de queue et le tunnel de Rogers Pass.

Plusieurs projects d'évaluation des coûts et de comptabilité ont été mis en oeuvre au cours de 1900-1991, notamment : mise en oeuvre des systèmes d'établissement des coûts d'exploitation des chemins de fer; coûts de main-d'oeuvre du remplacement des voies prévu; application de la TPS et ses répercussions sur la classification uniforme des comptes et les paiements compensatoires versés aux compagnies de chemin de fer; étude sur les coûts de la Central Western Railway et de BC Rail.

**Suivi et analyse :** Selon la LTGO, l'Office est tenu de procéder tous les quatre ans à un examen des coûts du transport du grain par chemin de fer pour la dernière année civile ou campagne agricole. L'examen des coûts de 1989-1990 par l'Office a permis d'établir ces coûts, dits coûts de l'année de référence, pour l'année civile 1988. Les coûts de l'année de référence servent à l'établissement des barèmes annuels des quatre campagnes agricoles subséquentes. L'Office a fait rapport au ministre des Transports des conclusions de son examen des coûts avant l'échéance, fixée par la loi, du 31 mars 1990. Les décisions touchant les questions liées a l'examen des coûts, à savoir la répartition des économies liées aux gains de productivité, les salaires des équipes réduites, le rapport de l'investissement net à l'investissement brut, le coût du capital et autres questions, entraîneront probablement une réduction de plus de 100 millions de dollars des paiements compensatoires versés aux compagnies de chemin de fer au cours de chacune des prochaines campagnes agricoles.

Chaque année, l'Office dresse pour chaque barème la liste des embranchements tributaires du transport du grain. Cette désignation se fait suivant des critères de trafic et de rentabilité. La désignation de 1990 s'est faite conformément aux conditions prescrites par la loi.

La LTGO astreint aussi l'Office à vérifier les coûts d'entretien des embrachements tributaires du transport du grain et les investissements que font le CN et le CP dans le matériel et les installations destinés aux mouvements du grain, et à en faire rapport au ministre. L'Office doit évaluer le bien-fondé des investissements de ces compagnies pour s'assurer que ces programmes favorisent la fiabilité et l'efficacité du réseau et son adaptation à l'évolution des besoins en matière de mouvements de grain.

Les rapprochements, les analyses, les comparaisons, les enquêtes, les participations à des réunions de l'industrie et les discussions au sujet des données fournies, concernant les investissements destinés au transport du grain, ont composé la vérification des investissements de 1989 et des principaux projets d'investissement pour l'année financière 1990-1991. L'Office présentera au ministre des rapports concernant les investissements réels de 1990, les principaux projets d'investissement de 1991-1992 et les coûts d'entretien pour 1991.

En 1990-1991, l'Office doit faire rapport au ministre des niveaux de paiements compensatoires prescrits par la LTGO relativement aux investissements des compagnies de chemin de fer dans le transport du grain de l'Ouest et aux coûts d'entretien des embranchements tributaires du transport du grain. L'Office a entrepris des études préliminaires sur le détournement du grain de l'Ouest subventionné vers les ports des États-Unis à des fins d'exportation.

**Programme de subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique :** Aux termes de la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans le Région atlantique (LSTMRA) et de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes (LTTMPM), des subventions sont versées aux transporteurs admissibles à l'égard des marchandises transportées à l'intérieur et en provenance du territoire choisi (les

quatre provinces de l'Atlantique et la Gaspésie). Les paiements effectués en vertu de la LTTMPM sont à partir de l'année financière 1991-92, des paiements législatifs au lieu de paiements en vertu d'un crédit parlementaire. Le tableau 36 de l'année financière 1991-92 donne le détail de ces paiements. Le programme touche plus de 7 000 clients admissibles dont 2 300 au moins sont considérés comme actifs. L'administration du programme est confiée au bureau de la Région atlantique de l'Office, situé à Moncton, qui est en train d'en assurer l'informatisation et d'établir de nouvelles procédures. Ces changements permettront de réduire considérablement le temps nécessaire au traitement des réclamations.

Parmi les facteurs qui actuellement influent sur l'orientation et la nature des activités d'administration des subventions, figurent la mise en place d'activités de vérification sur place en conformité avec les pratiques de gestion financière du gouvernement, et les efforts déployés pour établir des liens et des rapports plus étroits avec les clients.

Des ressources variées sont nécessaires pour vérifier et traiter le grand nombre de réclamations de subventions reçues; toutefois, dans les mois à venir, l'informatisation et l'importance accordée aux vérifications sur place feront qu'on aura moins besoin de ressources administratives et davantage de ressources informatiques et de vérification professionnelle. Le nombre de réclamations traitées et de participants actifs dans le programme ont influé sur la tendance de l'activité économique dans le «territoire choisi». De même, une réorientation vers le transport routier au détriment du chemin de fer est aussi apparente suite à la réforme de la réglementation ainsi qu'à l'accès plus grand des camionneurs au grand marché du transport des marchandises.

**Tableau 9 : Subventions versées aux termes de la LSTMRA et de la LTTMPM**

| Année | Nbre de réclamations traitées (participants actifs) | Participants | Paiements (en millions de dollars) |
|---|---|---|---|
| 1985-1986 | 14 584 | 2 144 | 82,1 |
| 1986-1987 | 12 975 | 2 116 | 81,1 |
| 1987-1988 | 14 520 | 2 196 | 92,1 |
| 1988-1989 | 14 506 | 2 200 | 91,2 |
| 1989-1990 | 15 387 | 2 369 | 97,4 |
| 1990-1991* | 15 500 | 2 500 | 96,8 |
| 1991-1992* | 15 500 | 2 500 | 101,9 |

* Prévision

## B. Entrée sur le marché et analyse du marché

### Objectif

Promouvoir des services de transport efficaces et viables à l'intérieur, en provenance et à destination du Canada, en encourageant et en maintenant une juste concurrence tout en protégeant les intérêts des usagers des transports et ceux du Canada par une réglementation de l'entrée des services de transport sur le marché et de leur sortie du marché, y compris les conditions d'exploitation du transport. Examiner, sur une base annuelle, les répercussions qu'ont sur le réseau des transports au Canada les principes de réglementation économique adoptés par le gouvernement, plus particulièrement en ce qui concerne l'établissement d'un réseau rentable et bien adapté de services de transport viables et efficaces, et l'incidence de ce réseau sur le développement économique régional et national du pays.

### Description

L'activité «Entrée sur le marché et analyse du marché» comprend la délivrance de licences aux transporteurs canadiens et étrangers pour l'exploitation de services intérieurs et de services internationaux desservant le Canada, l'application des exigences découlant des règlements et des licences de l'Office ainsi que des accords internationaux; la participation à la négociation et à la mise en œuvre d'accords internationaux de services aériens; le contrôle et l'analyse des répercussions de la réglementation économique sur le secteur des transports.

La Direction générale compte 89 employés au siège de l'Office et elle assure la direction fonctionnelle du personnel des bureaux régionaux de Saskatoon et de Moncton, lesquels s'occupent des aspects des activités de la Direction générale. De plus, des employés chargés du contrôle de l'application sont en poste dans les bureaux de l'Office aux quatre coins du pays.

### Sommaire des ressources

L'activité «Entrée sur le marché et analyse du marché» représente 18,5 % de l'ensemble des dépenses du Programme (à l'exclusion des paiements de transfert) et 0,8 % lorsqu'on inclut les paiements de transfert. Elle mobilise 19,1 % de toutes les années-personnes.

**Tableau 10 : Sommaire des ressources de l'activité**

| (en milliers de dollars) | Budget des dépenses 1991-1992 | | Prévu 1990-1991 | | Réel 1989-1990 | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | $ | A-P | $ | A-P | $ | A-P |
| Services intérieurs | 2 194 | 34 | 2 143 | 35 | 1 808 | 35 |
| Services internationaux | 1 404 | 23 | 1 389 | 23 | 1 290 | 20 |
| Enquêtes régionales* | 839 | 11 | 816 | 11 | 762 | 13 |
| Suivi et analyse | 1 946 | 20 | 2 212 | 20 | 2 085 | 21 |
| Administration de l'activité | 403 | 6 | 528 | 6 | 615 | 7 |
| | 6 786 | 94 | 7 088 | 95 | 6 560 | 96 |

**Tableau 11 : Résultats financiers en 1989-1990**

| (en milliers de dollars) | Réel | 1989-1990 Budget principal | Différence |
|---|---|---|---|
| Services intérieurs | 1 808 | 1 876 | (68) |
| Services internationaux | 1 290 | 1 138 | 152 |
| Contrôle de l'application* | 762 | 851 | (89) |
| Suivi et analyse | 2 085 | 1 965 | 120 |
| Administration de l'activité | 615 | 472 | 143 |
| | 6 560 | 6 302 | 258 |

* Enquêtes régionales remplace Contrôle de l'application (voir page 28).

## Données sur le rendement et justification des ressources

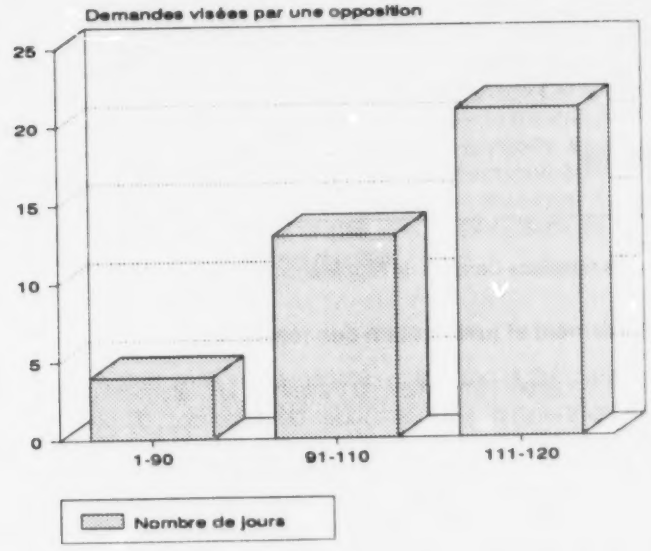
**Services intérieurs :** Un aspect important du travail est le traitement des demandes et des modifications de licences ainsi que les demandes de dispenses, de permis ou d'autorisations temporaires déposées par des particuliers et des compagnies du Canada et de l'étranger. Des licences sont délivrées aux transporteurs pour l'exploitation de services intérieurs aériens, ferroviaires et maritimes en vue de protéger les intérêts du consommateur, en s'assurant que les transporteurs satisfont aux normes fédérales établies, et ceux des transporteurs licenciés, en favorisant une juste concurrence. La charge de travail dépend du nombre et de la complexité des demandes, des requêtes et des interventions reçues. L'analyse requise pour l'évaluation des demandes et des requêtes va de l'application des critères économiques et financiers à la vérification de la conformité avec les exigences de propriété et d'assurance et les normes d'exploitation et de sécurité de Transports Canada.

**Tableau 12 : Charge de travail attribuable aux services intérieurs**

| | Budget des dépenses 1991-1992 | Prévu 1990-1991 | Réel 1989-1990 |
|---|---|---|---|
| Demandes de licences de services intérieurs - Nord | 285 | 300 | 252 |
| - Sud | 55 | 60 | 43 |
| Autorisations temporaires de services aériens, dispenses, permis | 40 | 30 | 57 |
| Lettres de validation annuelle des licences | 840 | 850 | 865 |
| Autres questions relatives aux licences de services aériens (manquement aux conditions des licences, lettres de demande de justification, arrêtés) | 800 | 620 | 325 |
| Demandes de licences de services maritimes dans le Nord | 1 | 1 | 3 |
| Demandes d'exemption de l'application du Règlement sur le cabotage | 65 | 70 | 64 |
| Demandes de certificats de chemin de fer et avis de cession | 3 | 3 | 2 |
| Demandes de permis de productoducs | 1 | 1 | 1 |
| Audiences | 0 | 1 | 1 |

Depuis avril 1989, des procédures internes ont été élaborées afin d'obtenir des statistiques concernant la période nécessaire au traitement des demandes de licences de services aériens dans le nord du Canada ayant fait l'objet d'une opposition (c.-à-d. les demandes assujetties à un délai d'exécution de 120 jours selon la Loi). Le tableau 13 présente la période nécessaire au traitement de ces demandes pour le premier semestre de 1990-1991.

**Tableau 13 : Demandes de licences de services aériens dans le nord du Canada - Premier semestre de 1990-1991**




Les vérifications sur place en cours se poursuivront en 1991-1992 pour assurer que les voyagistes et les affréteurs protègent, en conformité avec les exigences fixées dans le Règlement sur les transports aériens, les acomptes versés par les voyageurs pour des services aériens affrétés. En outre, le travail se poursuit concernant la révision des dispositions du Règlement sur les transports aériens relatives à l'assurance responsabilité civile et les changements aux dispositions régissant les services aériens affrétés internationaux.

**Services internationaux :** La nature changeante de la concurrence dans le marché des services internationaux de transport aérien et le processus de libéralisation, qui se poursuit en dépit d'une conjoncture défavorable, ont accru la complexité des relations internationales en matière de réglementation des services aériens et augmenté considérablement la charge de travail sur le plan de la réglementation et de l'administration.

Cette sous-activité comprend la délivrance de licences pour l'exploitation de services aériens internationaux réguliers et à la demande, ainsi que d'autorisations de vols affrétés internationaux. Environ 1 500 transporteurs canadiens et étrangers détiennent des licences les autorisant à exploiter des services aériens internationaux en provenance et à destination du Canada. Quelque 3 000 autorisations de vols affrétés ont été émises en 1989-90, et l'on prévoit en émettre environ 3 500 en 1990-91. L'Office veille à la protection de l'intérêt public en s'assurant que les services aériens respectent les exigences énoncées dans les règlements et les accords internationaux.

Au cours de 1990-91, l'Office a continué de surveiller la conformité aux exigences relatives à l'assurance responsabilité. De plus, à la suite d'un certain nombre de manquements de la part des transporteurs, l'Office a entrepris de réviser et de renforcer les exigences imposées aux affréteurs relativement à la protection des acomptes versés par les voyagistes. À cet égard, l'Office propose que soit officiellement modifié le Règlement sur les transports aériens. Le personnel de l'Office a travaillé en collaboration avec l'industrie et les autorités provinciales intéressées pour aider les voyagistes à prendre d'autres arrangements, dans les cas où ils n'ont pu obtenir les services prévus, et à obtenir les autorisations nécessaires pour réduire au minimum les répercussions sur les voyageurs.

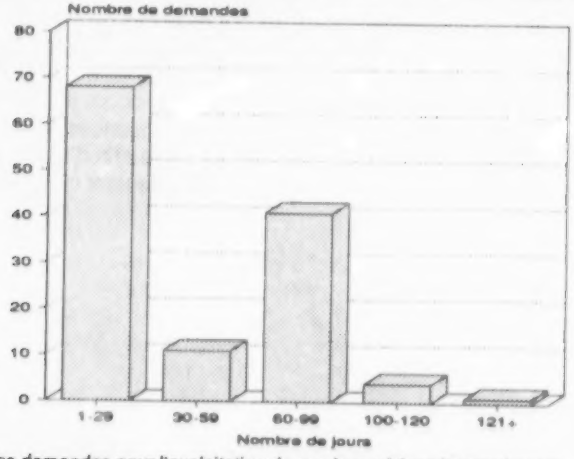
L'Office donne des conseils d'ordre économique et réglementaire dans la négociation des accords bilatéraux sur les services aériens avec les gouvernements étrangers, et il participe à ces négociations. Les efforts de l'Office se sont traduits par un accroissement important des possibilités offertes aux compagnies aériennes du Canada et par une amélioration des services aériens internationaux offerts aux voyageurs et aux expéditeurs canadiens. À titre d'administration de l'aéronautique pour le Canada, l'Office met à exécution et administre, dans le champ de ses attributions, les 56 accords bilatéraux sur les services aériens qui sont en vigueur. En 1989-1990 et en 1990-1991, l'Office a rendu, ou rendra, quelque 40 décisions concernant les ententes commerciales et les initiatives des compagnies aériennes relativement à l'offre de services aériens internationaux. L'Office a également agi comme médiateur pour régler les réclamations ou les différends entre les transporteurs et a même participé, lorsque c'était nécessaire, à la résolution des différends et des problèmes relatifs aux services aériens, de concert avec les autorités aéronautiques étrangères.

Au cours de l'exercice 1991-92, l'Office devrait prendre une part active à un nombre de négotiations bilatérales sur les services aériens. Une attention toute particulière sera portée aux négotiations intitulé « Ciels ouverts » entre les États-Unis d'Amérique et le Canada tel qu'annoncé par le Ministre des transports en octobre 1990. La participation de l'Office se situera au niveau d'avis et de soutien réglementaire selon les besoins. L'Office continuera aussi de mettre à exécution et d'administrer les accords bilatéraux.

**Tableau 14 : Charge de travail attribuable aux services internationaux**

| | Budget des dépenses 1991-1992 | Prévu 1990-1991 | Réel 1989-1990 |
|---|---|---|---|
| Demandes de licences internationales | | | |
| - services réguliers | 50 | 40 | 68 |
| - services à la demande | 250 | 220 | 205 |
| Demandes d'autorisations de vols affrétés | 3 500 | 3 500 | 3 000 |
| Demandes d'autorisations temporaires, de dispenses et d'exemptions | 700 | 600 | 667 |
| Validation des licences internationales | 1 350 | 1 300 | N/A |
| Vérification de la conformité en matières d'assurance | 900 | 850 | N/A |
| Négociations et réunions internationales | 23 | 21 | 17 |
| Décision de l'Office à titre d'Administration de l'aéronautique | 40 | 40 | 41 |

**Tableau 15 : Période nécessaire au traitement des demandes de licences internationales réglées durant le premier semestre de 1990-1991**




Les demandes pour l'exploitation de services aériens internationaux réguliers ne sont pas asujetties au délai d'exécution de 120 jours.

**Enquêtes régionales :** L'office a modifié l'orientation de la sous-activité du contrôle de l'application qui accordera plus d'importance à l'inspection sur les lieux ce qui comprend : inspections régulières chez les transporteurs; enquêtes ciblées; et projets spéciaux.

En même temps, la Direction du contrôle de l'application a adopté un nom plus représentatif de son nouveau rôle; elle porte désormais le nom de Direction des enquêtes régionales.

Les nouvelles fonctions de la Direction ont engendré une modification des indicateurs de rendement, comme le montre le tableau 16. Les nouveaux indicateurs incluent maintenant, en plus des mesures quantitatives, un élément qualitatif, c'est-à-dire le nombre de poursuites pour lesquelles l'Office a obtenu gain de cause. Comme il s'agit d'un nouveau programme, on ne peut pas comparer avec les chiffres de 1989-1990.

Cette dernière prévoit également qu'on la chargera de contrôler l'application du Règlement sur le transport des personnes handicapées. Cette nouvelle fonction devrait se traduire par un supplément d'environ 80 inspections et de 70 enquêtes ciblées au cours de la prochaine année.

**Tableau 16 : Charge de travail attribuable au contrôle de l'application**

| | Budget des dépenses 1991-1992 | Prévu 1990-1991 | Réel 1989-1990 |
|---|---|---|---|
| Inspections périodiques | 263 | 183 | N/A |
| Enquêtes ciblées | 460 | 261 | N/A |
| Poursuites | 120 | 80 | N/A |
| Poursuites ayant eu gain de cause | 100 | 50 | N/A |
| Séances d'information | 20 | 20 | 18 |
| Demandes de renseignements du public et de l'industrie | 6 500 | 7 000 | 5 861 |

**Analyse et suivi de l'industrie :** L'article 267 de la Loi de 1987 sur les transports nationaux précise la nature et la portée de l'examen annuel dont est chargé l'Office. Cet examen est crucial pour apprécier l'incidence de la législation canadienne des transports et pour formuler une nouvelle politique gouvernementale sur les transports ou, encore, réviser la politique en vigueur. Des ressources sont nécessaires pour assurer un suivi minutieux des répercussions du nouveau régime législatif sur les transporteurs et les usagers des services de transport, tant à l'échelle nationale que régionale.

En 1989-1990, l'Office a mis à jour le programme de suivi de la législation des transports de sorte qu'il tienne compte des nouvelles questions, ce qui a permis de connaître davantage les besoins et les sources d'information, de réviser les questionnaires des sondages, de recueillir des données et de les analyser. En mai 1990, le rapport du deuxième examen de l'Office a été remis au ministre pour être ensuite présenté au Parlement. Au cours de 1990-1991, on a amélioré la méthode de suivi et l'on a continué à recueillir des données, à entretenir des rapports avec l'industrie, à augmenter le nombre de sources de données afin d'étendre la portée de l'examen et à répondre aux demandes de renseignements découlant de l'examen de 1989.

**Tableau 17 : Réponses aux questionnaires - 1989**

| | Expédiés | Renvoyés |
|---|---|---|
| Enquêtes auprès des expéditeurs* | 4 040 | 933 |
| Enquêtes auprès de la Commercial Travellers Association (déplacements par avion) | 3 869 | 1 090 |
| Enquêtes sur les déplacements par avion auprès de l'Alliance Canadian Travel Association | 1 470 | 399 |
| Enquêtes sur les déplacements par avion auprès des localités du Nord | 514 | 97 |
| Enquêtes auprès des conférences maritimes | 34 | 27 |
| Enquêtes auprès des transitaires | 220 | 106 |
| Enquêtes auprès des utilisateurs des services d'approvisionnement par eau dans le Nord | 120 | 74 |
| Voituriers - remorqueurs | 1 200 | 83 |
| Entrevues faites avec des entreprises de camionnage | 132 | 132 |

* Comprend le sondage effectué par la Commission des transports des provinces de l'Atlantique auprès des expéditeurs.

Bien que les enquêtes soient un élément important du processus d'examen, elles ont été et continueront de n'être que l'une des sources d'information utilisées pour les examens. D'autres sources diverses reliées à des sujets tels que les activités des transporteurs et leur rendement financier, les niveaux de service, les volumes et les habitudes de trafic ont aussi été examinées et analysées. Le maintien des communications avec les parties intéressées par les questions de transport a joué un rôle important dans la méthode de suivi. Entre le 1er juillet 1989 et le 31 mars 1990, par exemple, le personnel de l'analyse et du suivi de l'industrie a participé à au moins 342 réunions, dont la plupart se tenaient à l'extérieur de la région de la Capitale nationale. L'une des grandes difficultés de l'analyse est de distinguer l'incidence de la réforme de la réglementation des transports des autres facteurs tels que le rendement de l'économie (intérieure et extérieure), les relations de travail dans tous les secteurs, les autres programmes et politiques du gouvernement (provincial et fédéral) et l'impôt.

## C. Règlement des différends

### Objectif

Veiller à ce que les transporteurs n'imposent pas de prix ou de conditions qui nuisent de façon abusive ou déraisonnable au transport des marchandises, à la mobilité du public (y compris celle des personnes handicapées), au développement industriel et au commerce, par le règlement expéditif et peu coûteux des différends entre les expéditeurs, les voyageurs, les transporteurs et les autres parties intéressées, en conformité avec les lois pertinentes, et, s'il y a lieu, par une intervention et une réglementation.

### Description

La fonction «Règlement des différends» comprend le règlement des différends et le traitement des plaintes et des demandes faites par des expéditeurs, des transporteurs, des voyageurs et d'autres parties, au moyen d'enquêtes officieuses et officielles, de la médiation et de l'arbitrage; les enquêtes, par suite d'une plainte, sur les projets d'acquisition et de fusion touchant des entreprises canadiennes de transport; le dépôt de contrats confidentiels; l'examen et le dépôt des divers tarifs et des documents connexes exigés aux termes de diverses lois et divers règlements du gouvernement fédéral; la réglementation et la tenue d'enquêtes sur des questions relatives au transport des personnes handicapées.

La Direction générale compte 97 employés au siège de l'Office et elle fournit une direction fonctionnelle aux employés des bureaux régionaux de Saskatoon et de Moncton, lesquels s'occupent des aspects régionaux de ses activités.

### Sommaire des ressources

La fonction «Règlement des différends» représente 20,5 % de l'ensemble des dépenses du Programme (à l'exclusion des paiements de transfert) et 0,8 % si les paiements de transfert sont inclus. Elle mobilise 21,2 % de toutes les années-personnes.

**Tableau 18 : Sommaire des ressources de l'activité**

| (en milliers de dollars) | Budget des dépenses 1991-1992 | | Prévu 1990-1991 | | Réel** 1989-1990 | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | $ | A-P | $ | A-P | $ | A-P |
| Plaintes et tarifs sur les chemins de fer et médiation* concernant les chemins de fer | 2 291 | 34 | 2 386 | 33 | 2 125 | 29 |
| Infrastructure ferroviaire | 1 454 | 18 | 1 297 | 19 | 809 | 16 |
| Plaintes, enquêtes et tarifs concernant les services aériens et maritimes | 2 142 | 31 | 1 968 | 31 | 1 946 | 32 |
| Fusions et acquisitions | 136 | 2 | 136 | 2 | 114 | 2 |
| Médiation et arbitrage | – | – | – | – | 1 049 | 14 |
| Services de transport pour les personnes handicapées | 870 | 12 | 706 | 10 | 709 | 10 |
| Administration de l'activité | 608 | 7 | 670 | 7 | 479 | 6 |
| | 7 501 | 104 | 7 163 | 102 | 7 231 | 109 |

**Tableau 19 : Résultats financiers en 1989-1990****

| (en milliers de dollars) | Réel | 1989-90 Budget principal | Différence |
|---|---|---|---|
| Plaintes, enquêtes et tarifs concernant les chemins de fer | 2 125 | 2 253 | (128) |
| Infrastructure ferroviaire | 809 | 819 | (10) |
| Plaintes, enquêtes et tarifs concernant les services aériens et maritimes | 1 946 | 2 208 | (262) |
| Fusions et acquisitions | 114 | 129 | (15) |
| Médiation et arbitrage | 1 049 | 1 475 | (426) |
| Services de transport pour les personnes handicapées | 709 | 644 | 65 |
| Administration de l'activité* | 479 | 483 | (4) |
| | 7 231 | 8 011 | (780) |

* La sous-activité médiation et arbitrage a été fusionnée avec la sous-activité plaintes, enquêtes et tarifs concernant les chemins de fer à la fin de l'année financière 1989-90. La nouvelle sous-activité porte maintenant le nom de plaintes et tarifs sur les chemins de fer et médiation.

** Création d'une nouvelle sous-activité, celle de l'infrastructure ferroviaire. Administration de l'activité remplace le Bureau du directeur général.

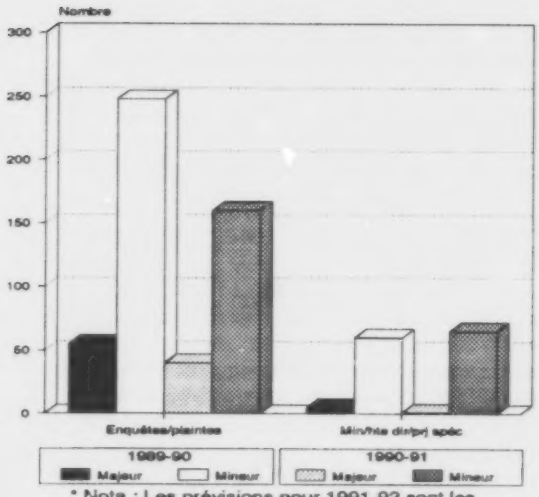
**Explication de la différence :** La fusion des sous-activités ci-haut mentionnées fut effectuée afin de rationaliser l'utilisation des ressources et ainsi rencontrer les augmentations de travail non-prévues dans d'autres secteurs de l'Office.

**Données sur le rendement et justification des ressources**

**Plaintes et tarifs sur les chemins de fer et médiation :** Des ressources sont nécessaires pour traiter les plaintes, les demandes et les avis déposés par les transporteurs, les expéditeurs et les voyageurs relativement aux prix, aux services et à d'autres aspects touchant principalement les activités de transport ferroviaire réglementées, mais aussi d'autres modes de transport eu égard à la médiation et à l'arbitrage. Pour les besoins des rapports, le travail est subdivisé en trois grands domaines, à savoir: les enquêtes et les plaintes relatives aux nouvelles dispositions de la LTN 1987 ainsi que les enquêtes concernant l'intérêt public et la qualité des services de voyageurs et de marchandises; les projets particuliers réalisés sur demande du ministre ou de la direction concernant les questions d'intérêt public ou les requêtes du ministre; et, enfin, l'administration des questions relatives au dépôt des contrats confidentiels, négociés entre les expéditeurs et les compagnies de chemin de fer, et des tarifs exigés par la loi. D'après les sondages effectués auprès des expéditeurs qui utilisent le chemin de fer, la négociation de contrats confidentiels a été un facteur clé dans l'obtention de prix concurrentiels.

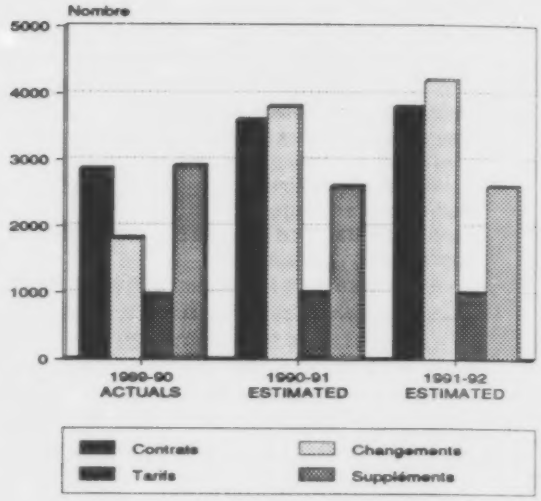
La charge de travail et les indicateurs de rendement reposent sur le nombre et la nature des cas et sur le nombre de demandes traitées dans les délais fixés par la loi ou en temps voulu. Jusqu'à maintenant, les décisions assujetties à un délai fixé par la loi ont toutes été rendues dans le délai voulu, soit entre 45 et 120 jours, à l'exception de trois cas qui ont nécessité la tenue d'audiences.

**Tableau 20 : Charge de travail attribuable à l'activité**




* Nota : Les prévisions pour 1991-92 sont les mêmes que celles de 1990-91

**Tableau 21 : Tarifs et contrats déposés**




Certains facteurs qui pourraient avoir une incidence sur la charge de travail sont :

- advenant une récession économique, l'augmentation du nombre d'expéditeurs demandant l'appui de l'Office pour la solution de leurs problèmes de transport;
- une augmentation des plaintes des usagers concernant le service, advenant les abandons accrus d'embranchements;
- l'augmentation continue du nombre de contrats et de modifications connexes exigeant un dépôt à l'Office.

**Infrastructure ferroviaire :** Des ressources sont nécessaires pour : l'analyse et le règlement des demandes présentées, d'une part, par les administrations routières ou les chemins de fer relativement à la construction ou à la modification de passages à niveau et, d'autre part, par les chemins de fer concernant la construction ou la modification de voies ferrées ou d'autres ouvrages ferroviaires; le règlement des différends entre les parties concernées ayant trait aux besoins ferroviaires, aux aspects d'intérêt public, à la répartition des coûts, aux questions environnementales et à d'autres points; le contrôle de l'application des lois et des règlements en vigueur. Ces tâches découlent de la Loi sur les chemins de fer, de la Loi sur la sécurité ferroviaire et de la Loi de 1987 sur les transports nationaux; elles visent à assurer la protection de l'intérêt public et de l'environnement, la répartition équitable des coûts des ouvrages ferroviaires et l'amélioration de l'efficacité des composantes ferroviaire et routière du réseau de transport. Le travail, de complexité diverse, nécessite des compétences en génie à cause des éléments techniques de conception des structures que renferment les demandes; il suppose souvent une visite sur place comme complément de l'analyse des documents fournis.

Le volume et la nature du travail varient selon les pressions extérieures. Une augmentation du nombre et de la complexité des demandes est prévue à cause des facteurs suivants :

- l'urbanisation croissante fera croître la demande pour de nouveaux passages à niveau et la remise à neuf des passages existants;

- les décisions du ministre des Transports au sujet des subventions du gouvernement fédéral pour les sauts-de-moutons; une augmentation du financement susciterait de nouveaux projets et, donc, un accroissement du nombre de demandes, tandis qu'une baisse verrait un plus grand nombre de différends de grande complexité;

- Puisque les répercussions environnementales préoccupent de plus en plus, comme en témoignent des décisions récentes de la cour, l'évaluation des incidences environnementales fait maintenant partie du traitement de la plupart des demandes. L'Office procède actuellement en vertu du Décret sur les lignes directrices visant le processus d'évaluation et d'examen en matière d'environnement. Toutefois, il se prépare en vue de l'entrée en vigueur de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale (projet de loi C-78).

Après avoir mené une vaste étude et consulté les chemins de fer canadiens, les représentants des administrations routières du Canada et les autres intéressés, l'Office national des transports du Canada a adopté en 1990, les « Lignes directrices pour la répartition des frais des sauts-de-mouton ». Elles serviront de base aux décisions concernant la répartition des frais de construction et de reconstruction des structures nécessaires au franchissement d'une voie ferrée par une route publique, ou vice versa, par passage inférieur ou supérieur.

**Tableau 22 : Infrastructure ferroviaire et résultats**

| | Budget des dépenses 1991-1992 | Prévu 1990-1991 | Réel 1989-1990 |
|---|---|---|---|
| Demandes plaintes et requètes reçues | 500 | 500 | 440 |
| Demandes, plaintes et requêtes réglées* | 600 | 535 | 229 |
| Demandes transitoires réglées** | – | 67 | 619 |

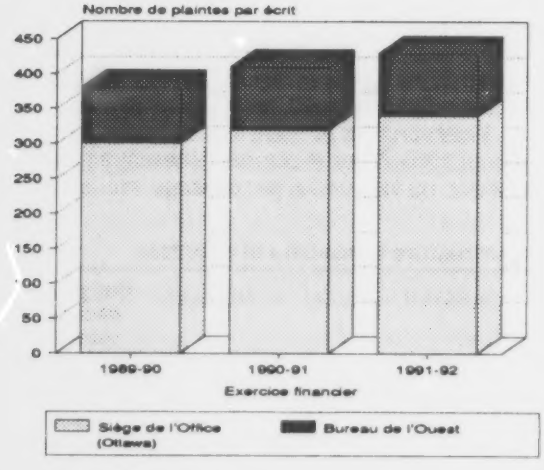
* Comprend le traitement des cas reportés de l'année précédente.

** Les demandes transititoires sont les demandes restantes relevant de l'ancienne activité «Sécurité ferroviaire» de l'Office qui relève maintenant de Transports Canada à la suite de la promulgation de la Loi sur la sécurité ferroviaire, le 1er janvier 1989.

**Plaintes, enquêtes et tarifs concernant les services aériens et maritimes :** Des ressources sont nécessaires pour enquêter sur les plaintes, les demandes et les avis relatifs au transport, aérien et maritime et y donner suite avec rapidité, conformément aux dispositions pertinentes de la Loi de 1987 sur les transports nationaux, de la Loi sur le pilotage et de la Loi dérogatoire de 1987 sur les conférences maritimes (LDCM 1987), afin de veiller aux intérêts des expéditeurs et des voyageurs canadiens. Des ressources sont requises pour l'administration de la Loi dérogatoire de 1987 sur les conférences maritimes (LDCM 1987), qui soustrait les conférences maritimes aux dispositions de la Loi sur la concurrence, et pour l'examen des tarifs déposés par les transporteurs maritimes du Nord afin d'assurer que les prix de transport sont justes et raisonnables.

Les plaintes officielles concernant des aspects d'intérêt public reliés aux modes de transport aérien et maritime, par exemple les 9 plaintes déposées en 1989-1990 contre l'interruption du vol quotidien d'Air Canada vers Stephenville (Terre-Neuve), sont déposées sous le régime de la LTN 1987 et doivent faire l'objet d'une décision dans un délai de 120 jours. Onze plaintes officielles ont été traitées en 1989-1990; les prévisions pour 1990-1991 et 1991-1992 fixent respectivement à trois et quatre le nombre de plaintes officielles. L'Office a réussi à régler toutes les plaintes officielles déposées en 1989-1990 dans un délai de 120 jours, sauf dans un cas où les parties intéressées ont accepté de prolonger le délai. L'Office reçoit un grand nombre de plaintes sans formalité, déposées oralement ou par écrit, au sujet de divers aspects du service fourni par les transporteurs aériens (voir le tableau 23). Cette sous-activité devrait prendre de l'ampleur au cours des années à venir, le trafic aérien continuant d'augmenter.

**Tableau 23 : Les plaintes sans formalité qui ont été traitées.**




En ce qui concerne l'administration de la LDCM 1987, le nombre des modifications aux accords (35) et de questions examinées devrait demeurer constant en 1990-1991. Selon les prévisions, quelque 40 000 pages de tarifs de transport maritime seront déposées à l'Office en 1991-1992, soit à peu près le même nombre que l'année précédente.

Environ 15 rajustements de taux (le même nombre que l'année précédente) apportés par les transporteurs maritimes du Nord devraient être examinés en 1991-1992.

L'Office est responsable de la mise en application des lois canadiennes et des accords de transport aérien passés entre le Canada et les pays étrangers du point de vue des tarifs et des indicateurs de services aériens internationaux, afin de protéger les intérêts des voyageurs et des transporteurs du Canada. Des ressources sont requises pour l'examen des tarifs internationaux des compagnies aériennes canadiennes et étrangères (voir le tableau 24) et pour le traitement des demandes de dérogation aux exigences de dépôt qui visent l'établissement de tarifs adaptés au marché ou de prix nouveaux pour le public (tableau 25). Dans 78 % des cas, les tarifs déposés sont traités dans les sept jours suivant leur réception et, dans 79 % des cas, les demandes de dérogation aux exigences de dépôt sont acceptées dans les trois jours suivant leur réception. Cette dégradation des délais de réponse, par rapport à l'an dernier qui était respectivement de 96 % et 95 %, est attribuable à la nécessité de justifier l'augmentation des prix dans une période d'instabilité du prix du carburant, causée par la crise au Moyen-Orient. Pour demeurer compétitive, l'industrie a besoin de délais de réponse plus brefs, surtout dans la conjoncture actuelle. C'est pourquoi l'Office continue l'essai d'un système de dépôt électronique des tarifs, système qu'ont déjà adopté les États-Unis et le Royaume-Uni.

**Tableau 24 : Pages de tarifs internationaux**

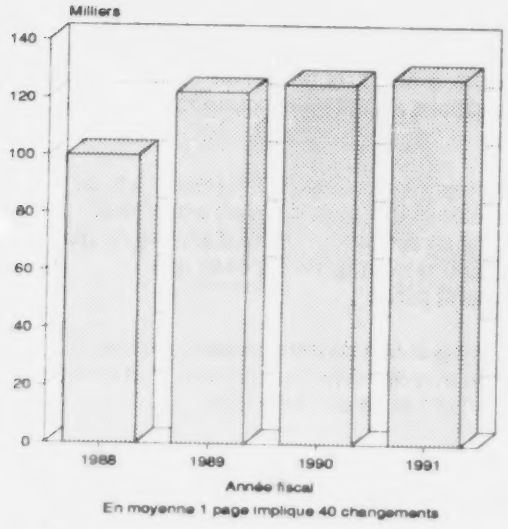
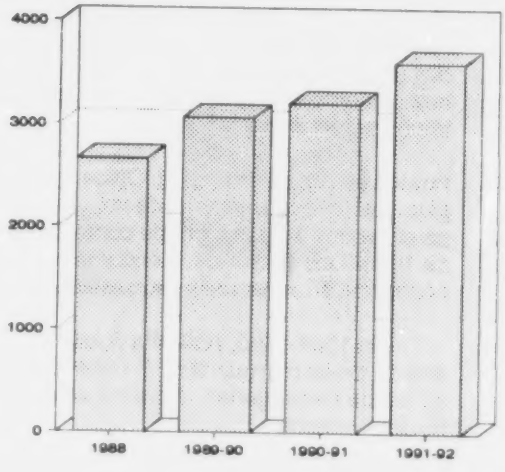
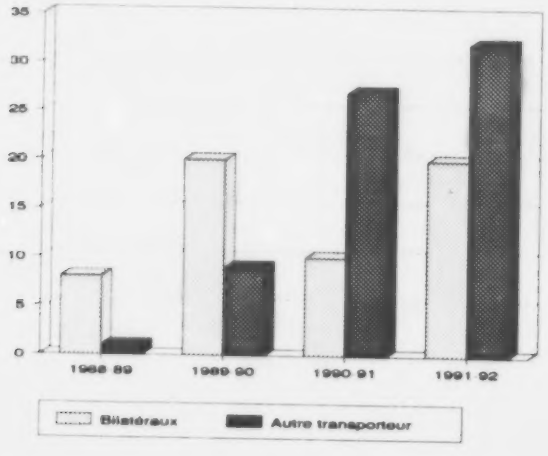



**Tableau 25 : Demandes de permissions spéciales**




Comme le montre le tableau 26 l'Office a vu une augmentation des différends de nature tarifaire entre les transporteurs, découlant d'une plus grande concurrence internationale. Ces différends exigent l'interprétation des tarifs et des accords de services aériens. L'Office s'attend à recevoir un plus grand nombre de plaintes contre un autre transporteur.

**Tableau 26 : Décisions de l'Office au sujet de plaintes contre un autre transporteur ou d'éléments tarifaires des accords bilatéraux de services aériens**



L'Office se prononce sur les questions tarifaires touchant le Canada à l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et il suit les événements de l'Association du transport aérien international (IATA) qui touchent les intérêts des Canadiens.

L'Office travaille de concert avec Transports Canada à la formulation d'une politique de réglementation des systèmes informatisés de réservation (SIR). Par la suite, l'Office aura la responsabilité de la mise en application de cette politique et de l'élaboration et de l'administration des règlements destinés à protéger l'intérêt des voyageurs, grâce à l'obtention de renseignements objectifs et précis, et à garantir des conditions égales de concurrence entre les transporteurs aériens.

**Fusions et acquisitions :** L'Office publie des avis des projets d'acquisition d'intérêts (10 % ou plus des actions avec droit de vote ou presque tous les éléments d'actif) dans les entreprises canadiennes de transport, de compétence fédérale, ayant un actif ou un chiffre d'affaires de plus de 10 millions de dollars. Il enquête sur un projet d'acquisition lorsque est déposée une opposition selon laquelle l'acquisition projetée nuit à l'intérêt public.

En 1989-1990, l'Office a publié 11 avis de projet d'acquisition de transporteurs routiers, 3 avis de projet d'acquisition de transporteurs aériens et un avis de projet d'acquisition d'un service aérien de messageries. Il prévoit en publier 18 en 1990-1991 et 16 en 1991-1992 respectivement.

**Services de transport pour les personnes handicapées** : Au cours de l'exercice 1990-1991, l'Office a rendu sa première décision importante dans ce domaine en statuant que le refus d'Ontario Express de transporter des voyageurs non ambulatoires dans ses petits aéronefs constituait un obstacle indu. En conséquence, l'Office a entrepris l'examen des politiques de l'ensemble des sociétés canadiennes de transport aérien concernant les obstacles aux possibilités de déplacement des personnes handicapées.

On s'attend à ce que le nombre de plaintes augmente à mesure que le public sera informé des responsabilités de l'Office à cet égard.

**Tableau 27 : Nombre de plaintes et de projet spéciaux**

| | 1989-90 | 1990-91 | 1990-92 |
|---|---|---|---|
| Plaintes | 66 | 85 | 110 |
| Demandes | 2 | 6 | 20 |
| Correspondance ministérielle | 38 | 50 | 50 |
| Correspondance des cadres | 5 | 10 | 10 |
| Projets spéciaux | 8 | 10 | 10 |
| Enquêtes | – | 10 | 20 |
| Visites sur les lieux | – | 10 | 90 |
| Demandes de renseignement d'ordre général | 50 | 80 | 80 |

**Tableau 28 : Plaintes par mode**
**1989-90**

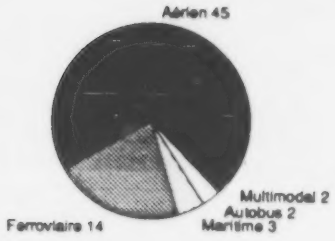
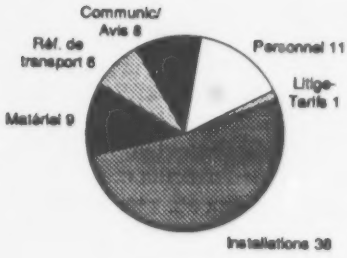



**Tableau 29 : Nature de plaintes**
**1989-90**




L'Office a notamment entrepris l'examen des questions suivantes: renseignements offerts à bord des aéronefs aux personnes atteintes d'une déficience de la vue, contrôle aéroportuaire au pré-embarquement des personnes atteintes de déficience, problèmes posés par les sorties d'urgence; et l'Office a également entrepris une enquête sur les frais touchant le transport d'oxygène.

Au cours de l'exercice 1990-91, l'Office a continué à élaborer des normes et des règlements visant à rendre le réseau national de transports accessible aux personnes handicapées. Le projet de règlement sur les conditions applicables au transport aérien intérieur des personnes handicapées, au moyen de gros aéronefs, fera l'objet d'une publication préalable dans la Gazette du Canada. Celui sur les tarifs de transport aérien intérieur des accompagnateurs des personnes handicapées est présentement examiné par le Bureau du Conseil privé. Au printemps prochain, il est prévu qu'un projet de règlements sur l'établissement de normes minimales de formation du personnel des services de transports sera soumis au Conseil privé aux fins d'examen. En ce qui a trait au projet de règlements sur les normes d'accessibilité de l'équipement, ce dernier fera l'objet d'une publication préalable dans la Gazette du Canada au cours du deuxième trimestre de l'exercice 1991-92.

## D. Gestion et administration

### Objectif

Donner une orientation d'ensemble à l'Office national des transports, instaurer et mettre en application des pratiques de gestion centralisées et des services administratifs à l'appui des attributions de l'Office.

### Description

L'activité «Gestion et administration» comprend les sous-activités suivantes : les fonctions des membres, de l'exécutif et de la haute direction ainsi que les services administratifs et juridiques nécessaires aux activités de réglementation de l'Office.

### Sommaire des ressources

L'activité «Gestion et administration» représente 39,7 % de l'ensemble des dépenses du Programme (à l'exclusion des paiements de transfert) et 1,6 % quand les paiements de transfert y sont inclus. Elle mobilise 37,5 % de toutes les années-personnes.

**Tableau 30 : Sommaire des ressources de l'activité**

| (en milliers de dollars) | Budget des dépenses 1991-1992 | | Prévu 1990-1991 | | Réel 1989-1990 | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | $ | A-P | $ | A-P | $ | A-P |
| Membres et soutien de la réglementation | **6 000** | **58** | 4 643 | 56 | 4 714 | 52 |
| Administration centrale | **8 515** | **126** | 9 592 | 129 | 9 188 | 138 |
| | **14 515** | **184** | 14 235 | 185 | 13 902 | 190 |

**Tableau 31 : Résultats financiers en 1989-1990**

| (milliers de dollars) | Réel* | 1989-90 Budget principal | Différence |
|---|---|---|---|
| Membres et soutien de la réglementation | 4 714 | 5 159 | **(445)** |
| Administration centrale | 9 188 | 7 438 | **1 750** |
| | 13 902 | 12 597 | **1 305** |

* La différence des coûts réels est due à une erreur administrative concernant la distribution des frais entre l'activité de subventions au transport et celle de la Gestion et Administration.

**Explication de la différence :** Les dépenses réelles ont dépassé le montant prévu dans le Budget des dépenses à cause d'une réaffectation des ressources et l'utilisation de 6 années-personnes de la réserve de réaménagement des effectifs.

**Données sur le rendement et justification des ressources**

**Membres et soutien de la réglementation :** Cette sous-activité comprend les membres ainsi que les activités juridiques et administratives qui servent au soutien des attributions de l'Office en matière de réglementation. Suivant la loi, l'Office se compose d'au plus neuf membres, y compris le président et le vice-président, et d'au plus six membres temporaires. Les membres ont pour tâche de faire enquête sur les demandes, les plaintes, les différends et les autres questions dont est saisi l'Office, de prendre des arrêtés et des décisions ou de produire des rapports basés sur leurs conclusions. Pour donner à l'Office une plus grande visibilité au pays, des membres ont été mutés dans les bureaux régionaux de l'Office à Moncton, à Montréal et à Saskatoon en 1988-1989. Un membre a été détaché au bureau de Thunder Bay en 1989-1990 et, l'Office a l'intention de nommer des membres résidants pour les nouveaux bureaux régionaux de la Colombie-Britannique et du Nord canadien.

La sous-activité «Soutien de la réglementation» comprend la Direction générale des services juridiques et le Secrétariat. Les Services juridiques prodiguent des opinions, des conseils et des observations de nature juridique aux membres et au personnel de l'Office. Ils revoient des lettres, des télex, des avis et des rapports pour en vérifier le contenu juridique et rédigent de tels documents; en outre, ils représentent l'Office devant les tribunaux et aux audiences publiques.

Le Secrétariat est responsable entre autres choses de la coordination et de la consignation des instances de l'Office, de la rédaction des arrêtés et des décisions, de la revue des rapports publiés par l'Office, de la rédaction et du traitement des règlements, de la coordination de la correspondance ministérielle et officielle, de l'organisation des audiences publiques et de la réponse aux demandes de renseignements du grand public. En 1990-1991, un répertoire informatisé des décisions et des arrêtés de l'Office sera mis en service; il facilitera la recherche documentaire et favorisera l'application uniforme de la loi.

**Tableau 32 : Charge de travail**

| | Budget des dépenses 1991-1992 | Prévu 1990-1991 | Réel 1989-1990 |
|---|---|---|---|
| Décisions et arrêtés | 3 800 | 3 800 | 3 314 |
| Audiences publiques* | 6 | 6 | 8 |
| Règlements | 16 | 13 | 8 |
| Correspondance et notes d'information | 800 | 800 | 930 |

* Les audiences sont comptabilisées individuellement mais peuvent avoir lieu dans différents endroits augmentant ainsi les dépenses liées à leur conduite.

**Administration centrale :** Cette sous-activité comprend le Bureau du directeur exécutif, les directions générales de l'Administration centrale et des Ressources humaines et les fonctions de gestion et d'administration exécutées dans les bureaux régionaux de l'Office. Administrateur en chef de l'Office, le directeur exécutif rend compte au président de la gestion efficace, judicieuse et économique de tous les aspects du fonctionnement de l'Office. La Direction générale de l'administration centrale appuie l'Office dans ses attributions en lui fournissant une vaste gamme de services de gestion et d'administration tant au siège de l'Office que dans les bureaux régionaux.

Durant sa troisième année d'activité, l'Office a continué d'améliorer ses processus de gestion. L'une des principales améliorations apportées est la mise en place d'un cycle intégré de planification stratégique opérationnelle et de budgétisation, auquel l'Office peut se fier pour réaffecter les ressources avec sûreté pour s'acquitter de ses priorités changeantes et des besoins tout aussi changeants de la clientèle. Les projets d'informatisation importants entrepris

en 1990-1991 avancent dans les délais et davantage d'efforts seront déployés en 1991-1992 en vue de raffermir l'efficience du programme et les contrôles administratifs et financiers. Au nombre des principales réalisations figurent l'approbation d'un plan d'investissement à long terme; la mise en liaison d'environ 250 employés grâce à des réseaux locaux; l'achèvement de l'informatisation du programme des subventions pour la région de l'Atlantique, à Moncton; la mise en oeuvre d'un Programme de l'employé polyvalent, destiné à accroître les aptitudes des employés à la mobilité, à favoriser leur avancement professionnnel, à les sensibiliser davantage à tous les aspects des activités de l'Office, tout en leur faisant mieux connaître ces aspects; la description de la mission et des valeurs fondamentales auxquelles les employés puissent s'identifier, d'où une meilleure motivation et un bon esprit de réalisation; l'examen du déroulement des opérations, en vue de simplifier les marches à suivre et de maximiser l'utilisation des ressources.

# Section III
# Renseignements supplémentaires

## A. Aperçu des ressources du Programme - Office national des transports

### 1. Besoins financiers par article

**Tableau 33 : Détail des besoins financiers par article**

| (en milliers de dollars) | Budget des dépenses 1991-1992 | Prévu 1990-1991 | Réel 1989-1990 |
|---|---|---|---|
| **Personnel** | | | |
| Traitements et salaires | 25 610 | 24 798 | 25 997 |
| Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés | 3 970 | 3 791 | 3 967 |
| Autres frais touchant le personnel | 43 | 98 | 53 |
| | 29 623 | 28 687 | 30 017 |
| **Biens et services** | | | |
| Transports et communications | 2 393 | 2 450 | 2 358 |
| Information | 430 | 441 | 424 |
| Services professionnels et spéciaux | 1 871 | 1 916 | 1 844 |
| Location | 150 | 153 | 148 |
| Achat de services de réparation et d'entretien | 486 | 498 | 479 |
| Services publics, fournitures et approvisionnements | 853 | 873 | 840 |
| Autres subventions et paiements | 9 | 10 | 9 |
| | 6 192 | 6 341 | 6 102 |
| Total des dépenses de fonctionnement | 35 815 | 35 028 | 36 119 |
| Capital | 770 | 977 | 1 353 |
| Paiements de transfert | 861 078 | 796 136 | 716 689 |
| | 897 663 | 832 141 | 754 161 |

### 2. Besoins en personnel

Les frais de personnel de l'Office national des transports représentent 81 % des dépenses totales de fonctionnement du Programme, à l'exclusion des paiements de transfert. Les tableaux 34 et 35 donnent un aperçu des besoins en personnel du Programme.

**Tableau 34 : Besoins en années-personnes par activité**

| | Budget des dépenses 1991-1992 | Prévu 1990-1991 | Réel 1989-1990 |
|---|---|---|---|
| Subventions au transport | 109 | 109 | 107 |
| Entrée sur le marché et analyse du marché | 94 | 95 | 96 |
| Règlement des différends | 104 | 102 | 109 |
| Enquêtes sur les accidents de chemin de fer et de productoduc | – | – | 31 |
| Gestion et administration* | 196 | 195 | 200 |
| | 503 | 501 | 543 |

## Tableau 35 : Détail des besoins en personnel

| | Années-personnes* contrôlées | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | Budget des dépenses 1991-1992 | Prévu 1990-1991 | Réel 1989-1990 | Échelle des traitements actuelle | 1991-1992 Provision pour le traitement annuel moyen |
| **Gestion** | | | | | |
| Gestion | 27 | 26 | 26 | 59 000 – 132 700 | 80 348 |
| **Scientifique et professionnelle** | | | | | |
| Vérification | 18 | 19 | 18 | 32 553 – 73 398 | 50 611 |
| Économique, sociologie et statistique | 43 | 46 | 49 | 20 000 – 79 367 | 58 674 |
| Génie et arpentage | 4 | 3 | 3 | 27 613 – 74 810 | 54 905 |
| Droit | 12 | 10 | 12 | 21 000 – 120 100 | 68 110 |
| Autres | 2 | 2 | 2 | | |
| **Administration et service extérieur** | | | | | |
| Services administratifs | 59 | 54 | 53 | 17 470 – 72 817 | 42 132 |
| Commerce | 42 | 39 | 36 | 17 637 – 72 787 | 57 714 |
| Gestion de l'informatique | 13 | 11 | 13 | 22 310 – 73 032 | 47 090 |
| Gestion des finances | 18 | 17 | 14 | 15 516 – 69 789 | 51 354 |
| Services d'information | 6 | 7 | 8 | 17 329 – 65 839 | 49 462 |
| Gestion du personnel | 9 | 7 | 9 | 16 390 – 67 273 | 46 640 |
| Administration des programmes | 83 | 85 | 83 | 17 470 – 72 817 | 43 408 |
| Autres | 1 | 1 | 1 | | |
| **Technique** | | | | | |
| Techniciens divers | 13 | 10 | 8 | 16 124 – 71 058 | 36 398 |
| Soutien des sciences sociales | 23 | 20 | 28 | 16 124 – 73 716 | 39 784 |
| Inspection technique | – | – | 16 | 16 124 – 73 622 | – |
| Autres | – | 1 | – | | |
| **Soutien administratif** | | | | | |
| Commis aux écritures et aux règlements | 87 | 93 | 101 | 16 504 – 40 509 | 27 196 |
| Secrétariat, sténographie et dactylographie | 31 | 40 | 51 | 16 356 – 40 768 | 28 776 |
| Autres | – | – | 2 | | |
| | 491 | 491 | 533 | | |

| | Autres années-personnes* | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | Budget des dépenses 1991-1992 | Prévu 1990-1991 | Réel 1989-1990 | Échelle des traitements actuelle | 1991-92 Provision pour le traitement annuel moyen |
| Cadres supérieurs | 12 | 10 | 10 | 82 000 – 165 500 | 137 462 |

* L'expression années-personnes désigne l'emploi d'une personne pendant une année complète ou l'équivalent, permanents ou non, à temps plein ou partiel, saisonniers, nommés pour une période déterminée ou occasionnels et les autres types d'employés.

**Les années-personnes** contrôlées sont assujetties au contrôle du Conseil du Trésor. À quelques exceptions près, le Conseil du Trésor contrôle directement le nombre d'années-personnes des ministères et organismes. Le Conseil du Trésor one contrôlee pas les années-personnes concernant les nominations faites en vertu d'un décret. Ces dernières sont identifiées comme « Autre » années-personnes. Dans la partie II du Budget des dépenses, les années-personnes contrôlées sont identifiées comme années-personnes autorisées.

**Les «autres» années-personnes** ne sont pas assujetties au contrôle du Conseil du Trésor mais sont divulgées à la partie III du Budget des dépenses, dans un tableau comparatif avec les années précédentes, à l'appui des dépenses en personnel requises énoncées dans le Budget des dépenses.

**Nota :** Les colonnes concernant des années-personnes montrent la répartition prévue des années-personnes du programme, contrôlées ou non, par groupe professionnel. La colonne concernant l'échelle des traitements actuels indique les échelles salariales par groupe professionnel en vigueur le 1er octobre 1990. La colonne visant l'échelle des traitements indique les coûts salariaux estimatifs de base, y compris la provision pour les conventions collectives, les augmentations d'échelon annuelles, les promotions et la rémunération au mérite, divisés par le nombre d'années-personnes du groupe. Les modifications apportées à la répartition des éléments utilisés pour le calculs peuvent influer sur la comparaison des moyennes entre les années.

### 3. Paiements de transfert

L'Office national des transports est responsable de l'administration de divers paiements de transfert effectués à titre de contributions et de paiements législatifs, comme l'illustre le tableau 36.

**Tableau 36 : Détail des paiements de transfert**

| (en milliers de dollars) | Budget des dépenses 1991-1992 | Prévu 1990-1991 | Réel 1989-1990 | Réel 1988-1989 |
|---|---|---|---|---|
| **Contributions** | | | | |
| Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes - paiements versés aux compagnies de chemin de fer qui exploitent leurs services dans le territoire choisi, tel que défini dans la Loi, afin d'abaisser les tarifs qui, autrement, seraient exigés des expéditeurs et de rendre plus concurrentielles les marchandises transportées hors du territoire. Les paiements versés à chaque compagnie pour le transport de marchandises durant l'année civile se présentent comme suit : | | | | |
| Chemins de fer nationaux du Canada | – | 9 092 | 10 249 | 12 192 |
| Chemin de fer du Canada et du golf | – | 86 | 206 | 120 |
| Canadien Pacifique Limitée | – | 351 | 444 | 469 |
| Dominion Atlantic Railway | – | 43 | 59 | 68 |
| Chemin de fer Quebec Central | – | – | – | – |
| Canadien Pacifique Express | – | – | – | – |
| | – | 9 572 | 10 958 | 12 906 |
| Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer - contribution au coût des travaux exécutés pour fins de sécurité à des passages à niveau publics | – | – | – | 3 002 |
| **Total des contributions votées[1]** | – | 9 572 | 10 958 | 15 908 |

[1] Les paiements en vertu de la LTTMFM sont à partir de l'année financière 1991-92, des paiements législatifs au lieu de contributions votées (voir pages 23 et 46).

**Tableau 36 : Détail des paiements de transfert (suite)**

| (en milliers de dollars) | Budget des dépenses 1991-1992 | Prévu 1990-1991 | Réel 1989-1990 | Réel 1988-1989 |
|---|---|---|---|---|
| **Paiements législatifs** | | | | |
| Paiements aux compagnies de chemin de fer de montants établis selon les dispositions de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest pour le transport du grain et des produits céréaliers de l'Ouest vers des ports de la côte ouest et les ports de Churchill et de Thunder Bay | | | | |
| Chemins de fer nationaux du Canada | **359 122** | 335 701 | 325 956 | 395 452 |
| Canadien Pacifique Limitée | **359 122** | 304 889 | 238 500 | 375 762 |
| Compagnies de chemin de fer de la catégorie II | **7 256** | 4 622 | 4 299 | 2 125 |
| **Total des paiements versés en vertu de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest** | **725 500** | **645 212** | **568 755** | **777 339** |
| Paiements aux compagnies de chemin de fer et de transport de montants établis selon les dispositions des articles 261, 262, 270 et 281 de la Loi sur les chemins de fer | | | | |
| Embranchements non rentables<br>Les compagnies de chemin de fer sont indemnisées pour les pertes subies dans l'exploitation des embranchements non rentables qu'elles sont tenues de maintenir en service pour des motifs d'intérêt public. | | | | |
| Embranchements non protégés (article 261) | | | | |
| Chemins de fer nationaux du Canada | – | 2 803 | – | 3 583 |
| Canadien Pacifique Limitée | – | 410 | 167 | 105 |
| | – | 3 213 | 167 | 3 688 |
| Embranchements protégés (article 262) | | | | |
| Chemins de fer nationaux du Canada | – | 10 810 | – | 3 011 |
| Canadien Pacifique Limitée | – | 703 | 357 | 895 |
| | – | 11 513 | 357 | 3 906 |
| Services de voyageurs (article 270) (autres que VIA Rail). Les compagnies de chemin de fer sont indemnisées pour 80 % des pertes subies dans l'exploitation de services de voyageurs qu'elles sont tenues d'offrir pour des motifs d'intérêt public. | | | | |
| Chemins de fer nationaux du Canada | **2 900** | 2 800 | 2 579 | 4 598 |
| Compagnies de chemin de fer de la catégorie II | **4 300** | 4 111 | 3 408 | 3 790 |
| | **7 200** | 6 911 | 5 987 | 8 388 |

## Tableau 36 : Détail des paiements de transfert (suite)

| (en milliers de dollars) | Budget des dépenses 1991-1992 | Prévu 1990-91 | Réel 1989-90 | Réel 1988-89 |
|---|---|---|---|---|
| Tarifs de transport du grain et de la farine vers l'Est (article 281). Les coûts du transport ferroviaire, vers des ports canadiens de l'Est, du grain et de la farine destinés à l'exportation. | | | | |
| Chemins de fer nationaux du Canada | – | – | 19 044 | 31 132 |
| Canadien Pacifique Limitée | – | – | 6 652 | 9 276 |
| | – | – | 25 696 | 40 408 |
| Total de tous les articles: | | | | |
| Chemins de fer nationaux du Canada | **2 900** | 16 413 | 21 623 | 42 324 |
| Canadien Pacifique Limitée | – | 1 113 | 7 176 | 10 276 |
| Compagnies de chemin de fer de la catégorie II | **4 300** | 4 111 | 3 408 | 3 790 |
| **Total des paiements versés en vertu de la Loi sur les chemins de fer** | **7 200** | **21 637** | **32 207** | **56 390** |
| Paiements versés aux compagnies maritime et de camionnage en vertu de la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique | | | | |
| Transport vers l'Ouest - subventions accordées en vue d'abaisser les coûts de transport des marchandises depuis les Maritimes et la Gaspésie jusqu'à des destinations au Canada situées à l'ouest de ces régions. | | | | |
| Les paiements sont versés aux : | | | | |
| - transporteurs routiers (toutes marchandises) | **26 113** | 25 341 | 24 704 | 21 479 |
| - transporteurs routiers (marchandises désignées) | **9 329** | 10 006 | 9 003 | 7 511 |
| - compagnies de chemin de fer (marchandises désignées) | **4 039** | 4 297 | 2 167 | 4 047 |
| | **39 481** | 39 644 | 35 874 | 33 037 |
| Transport intérieur - subventions accordées en vue d'abaisser les coûts de transport des marchandises désignées en provenance et à destination de points situés à l'intérieur des Maritimes et de la Gaspésie. Paiements répartis par mode de transport : | | | | |
| - camion | **43 842** | 41 418 | 43 822 | 37 217 |
| - chemin de fer | **8 099** | 8 023 | 6 103 | 7 524 |
| - bateau | **760** | 650 | 682 | 606 |
| | **52 701** | 50 091 | 50 607 | 45 347 |
| **Total des paiements versés en vertu de la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique** | **92 182** | **89 735** | **86 481** | **78 384** |

## Tableau 36 : Détail des paiements de transfert (suite)

| (en milliers de dollars) | Budget des dépenses 1991-1992 | Prévu 1990-91 | Réel 1989-90 | Réel 1988-89 |
|---|---|---|---|---|
| Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes - paiements versés aux compagnies de chemin de fer qui exploitent leurs services dans le territoire choisi, tel que défini dans la Loi, afin d'abaisser les tarifs qui, autrement, seraient exigés des expéditeurs et de rendre plus concurrentielles les marchandises transportées hors du territoire. Les paiements versés à chaque compagnie pour le transport de marchandises durant l'année civile se présentent comme suit : | | | | |
| Chemins de fer nationaux du Canada | 9 135 | – | – | – |
| Chemin de fer du Canada et du golf | 113 | – | – | – |
| Canadien Pacifique Limitée | 438 | – | – | – |
| Dominion Atlantic Railway | 60 | – | – | – |
| Chemin de fer Quebec Central | – | – | – | – |
| Canadien Pacifique Express | – | – | – | – |
| **Total des paiements versés en vertu de la Loi sur les taux de transports des marchandises dans les province Maritimes[2]*** | 9 746 | – | – | – |
| Paiements versés aux compagnies de chemin de fer en vertu de la Loi de 1987 sur les transports nationaux pour les pertes subies dans l'exploitation des embranchements non rentables qu'elles sont tenues de maintenir en service pour des motifs d'intérêt public (article 178). | | | | |
| Chemins de fer nationaux du Canada | 20 600 | 22 850 | 12 882 | 12 336 |
| Canadien Pacifique Limitée | 5 850 | 7 130 | 5 406 | 5 314 |
| **Total des paiments versés en vertu de la LTN 1987** | 26 450 | 29 980 | 18 288 | 17 650 |
| **Total des subventions législatives** | 861 078 | 786 564 | 705 731 | 929 763 |
| **Total des paiements de transfert** | 861 078 | 796 136 | 716 689 | 945 671 |

* Voir pages 23 et 43 pour plus d'information

[2] Les paiements en vertu de la LTTMPM sont à partir de l'année financière 1991-92, des paiements législatifs au lieu de contributions votées (voir page 23).

## 4. Coût net du Programme

**Tableau 37 : Coût net du Programme pour l'année 1991-1992**

| (en milliers de dollars) | 1991-92 | | | 1990-91 |
|---|---|---|---|---|
| | Dépenses | Plus autres coûts | Coût total | Coût total |
| Programme de l'Office national des transports | 897 663 | 3 190 | 900 853 | 808 283 |

**Coût net du Programme :** Le Budget des dépenses de 1991-1992 de l'ONT comprend les autorisations votées et les autorisations législatives. Il faut aussi tenir compte des services assurés sans frais par d'autres ministères, comme les locaux fournis par le ministère des Travaux publics (2 198 000 $) et les services dispensés par Approvisionnements et Services (53 000 $), le Conseil du Trésor (935 000 $) et le ministère du Travail (4 000 $).

## B. Renseignements supplémentaires

### 1. Lois fédérales appliquées par l'ONT ou qui lui confèrent des attributions

Loi dérogatoire de 1987 sur les conférences maritimes
Loi d'urgence sur les approvisionnements d'énergie
Loi de 1987 sur les transports nationaux
Loi sur l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent
Loi sur la marine marchande du Canada
Loi sur la sécurité ferroviaire
Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer
Loi sur le pilotage
Loi sur le transport du grain de l'Ouest
Loi sur les chemins de fer
Loi sur les chemins de fer de l'État
Loi sur les chemins de fer nationaux du Canada
Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique
Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes
Loi sur l'Office national de l'énergie
Loi sur l'aéronautique

### 2. Documents approuvés par le Bureau du Conseil privé

Arrêtés de l'Office national des transports
C.P. 1989-1974, 4 octobre 1989
Modification de certains arrêtés de l'ancienne CCT concernant la suppression de services de train de voyageurs

Règlement sur les avis de réduction des taux pour le mouvement du grain de l'Ouest
C.P. 1989-2304, 23 novembre 1989

Taux compensatoires minimums des destinations supplémentaires pour l'année 1990
C.P. 1989-2478, 14 décembre 1989
Modification qui fixe les taux pour 1990

Arrêtés de l'Office national des transports
C.P. 1990-21, 11 janvier 1990
Modification d'un arrêté concernant la suppression de services de train de voyageurs

Barème annuel 1990-1991
C.P. 1990-21, 11 janvier 1990
Fixation annuelle des taux

Taux supplémentaires de transport de colza pour l'année 1990
C.P. 1990-1362, 28 juin 1990
Ajout de destinations de l'est du Canada à celles données dans l'annexe A de l'arrêté de l'ONT numéro 1989-R-830

Modifications aux Décrets d'interdiction d'abandon d'embranchements (suppression d'embranchements ne pouvant être abandonnés du réseau ferroviaire de base dans les provinces du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta)
C.P. 1990-1387 à C.P. 1990-1391, inclusivement, 29 juin 1990
C.P. 1990-1809 à C.P. 1990-1812, inclusivement, 28 août 1990
C.P. 1990-2063, 27 septembre 1990

Règlement sur les transporteurs aériens, C.R.C., c. 3
C.P. 1990-2006, 20 septembre 1990
Révocation du règlement

## C. Index par sujet


**A**

Abandon
  lignes ferroviaires 20, 21, 44
Accès concurrentiel 14, 15
Accords bilatéraux sur les services aériens 27
Administration de l'Aéronautique 27
Administration centrale 39
Audiences 8, 39

**B**

Barème 19, 22
Bureaux régionaux 10, 11, 13, 18, 22, 23, 39

**C**

Camionnage 15, 16, 17, 22, 23
Colza canola 20, 45
Contrats confidentiels 31, 32
Contrôle d'application 25, 28

**E**

Enlèvements de gares 21
Enquêtes sur les accidents de chemin de fer et de productoduc 7, 8
Enquêtes sur les coûts 21, 22
Entrée sur le marché et analyse du marché 5, 6, 8, 10, 11, 24-29, 41
Examen annuel 6, 7, 13, 14, 28, 29
Examen des coûts
  Grain de l'Ouest 7, 21, 22

**F**

Fusions et acquisitions 30, 31, 36

**G**

Grain de l'Ouest 19-22

**I**

Infrastructure ferroviaire 8, 32, 33

**L**

Licences de services aériens 25-27
Lignes ferroviaires
  Abandons 14, 20, 21, 44
  Embranchements du transport du grain 22
Loi dérogatoire de 1987 sur les conférences maritimes 14, 33, 34, 47
Loi de l987 sur les transports nationaux 4, 5, 7, 9, 14, 46
Transport maritimes dans le Nord
  Licences 25
  Tarifs 34, 35
Loi d'exemption pour le cabotage 9, 25
Loi sur l'aéronautique 47
Loi sur les chemins de fer 4, 5, 7, 8, 44, 45, 47
Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique 4, 5, 8, 22, 23, 45, 47
Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes 4, 5, 9, 22, 23, 43, 46
Loi sur le transport du grain de l'Ouest 4, 5, 7, 8, 9, 19, 20, 21, 22, 44, 47

**M**

Médiation 30
Membres de l'Office 10, 11, 39

**N**

Normes d'accessibilité 6, 13, 36, 37

**P**

Paiements de subvention (transport) 18-23, 43-46
Passages à niveau 32, 33
Plaintes
  services aériens 33
  services ferroviaires 31, 32
  services maritimes 33, 34
Politique « Ciels ouverts » 6, 12, 27
Prix de transports des marchandises 19, 20
Programme de subventions des taux de transport vers l'Est 20, 45

**R**

Règlement sur les textes désignés 13
Règlement des différends 5, 6, 8, 10, 11, 30-37, 41

**S**

Secrétariat 10, 11, 39
Services aériens dans le Nord 25, 26
Services aériens internationaux
- Accords 27
- Licences 26, 27
- Services 26, 27

Services juridiques 10, 11, 39
Services de trains de voyageurs autres que VIA 20, 44
Services de transport pour les personnes handicapées 6, 13, 36, 37
Structure de l'organisation 10, 11
Subventions au transport 5, 6, 8, 10, 11, 18-23, 43-46
Suivi et analyse de l'industrie 28, 29

**T**

Tarifs
- Services aériens 33-36
- Services ferroviaires 31, 32
- Services maritimes 33-36

**V**

Vérifications des compagnies de chemins de fer 21, 22
VIA Rail 18, 19, 20